





ESSAI

SUR LE COMMERCE

DE MARSEILLE.

ESSAI

SUR LE

COMMERCE

DE MARSEILLE,

PAR JULES JULLIANY,

DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,

Ouvrage couronné en 1833 par la Commission chargée de décerner le prix fondé

PAR M. LE BARON FÉLIX DE BEAUJOUR.

> Massilia sita loco saxoso.... solum possidet oleis ac vitibus consitum, frumenti autem ob asperitatem sterile; itàque, mari magis quàm terræ fidens, ad navigationem ingenium potiùs contulit.
>
> STRABON, livre IV.

DEUXIÈME ÉDITION,

AUGMENTÉE ET CONTINUÉE JUSQU'EN 1841.

—

TOME II.

—

MARSEILLE,

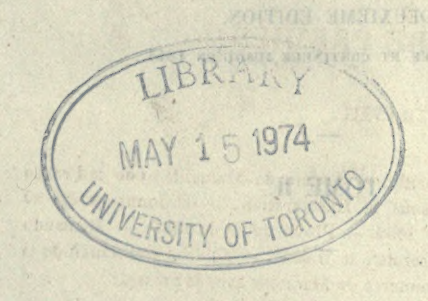
IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE DE JULES BARILE, PLACE ROYALE, 4.

PARIS,

CHEZ RENARD, A LA LIBRAIRIE DU COMMERCE, RUE SAINTE-ANNE, 71,

ET CHEZ GUILLAUMIN, PASSAGE DES PANORAMAS, GALERIE DE LA BOURSE, 5.

1842.


LIBRARY
MAY 15 1974
UNIVERSITY OF TORONTO

ESSAI

SUR

LE COMMERCE DE MARSEILLE.

LIVRE TROISIÈME.

COMMERCE DE MARSEILLE.

AVEC LES NATIONS ÉTRANGÈRES.

CHAPITRE PREMIER.

TRANSIT.

Avantages de la position de Marseille. — Transit de Marseille et de la France de 1829 à 1840. — Entraves sous la Restauration. — Ordonnance du 29 avril 1831. — Loi du 9 février 1832. — Projet de loi de 1834. — Demande d'améliorations. — Moyens d'accroître le transit. — Tableau du transit de la France, de 1835 à 1840. — Commerce de Marseille avec la Suisse.

Marseille est avantageusement placée pour l'expédition des marchandises étrangères en transit, c'est-à-dire admises à traverser la France sous le plomb de la douane sans acquitter les droits d'entrée ; aussi l'ordonnance du 10 septembre 1817 lui accorda quelques faveurs dont ne jouissait pas alors le reste de la France(1).

Marseille expédie en transit pour l'Allemagne, pour la Savoie,

(1) Voir cette ordonnance au chapitre 1er du livre 2.

et surtout la Suisse, de grandes quantités de denrées coloniales et d'autres produits.

Elle reçoit à son tour, du nord de l'Europe, et principalement de l'Allemagne, les articles qui transitent vers l'Italie, l'Espagne, le Levant, l'Amérique, etc.

La navigation du Rhône, de la Saône et du canal de Monsieur, qui va se joindre au Rhin, offre une grande facilité et de notables économies au transit des matières d'encombrement. Ce commerce procure au pays de précieux avantages ; il vivifie l'industrie du roulage à laquelle se rattachent tant d'intérêts et surtout ceux de notre agriculture ; il alimente la navigation des canaux, il anime et enrichit l'intérieur du royaume, et le fait participer aux bienfaits du commerce extérieur, qui cesse ainsi d'être le partage exclusif des villes frontières ; il complète les cargaisons de nos navires et procure à nos commissionnaires les ordres de l'etranger.

Voici le poids des principaux articles dont se sont composées, en 1829, 1830 et 1840, les expéditions de transit faites à Marseille (1) :

(1) Il n'est question dans ce tableau que des marchandises parties de Marseille pour traverser la France, et non de celles qui sortent de Marseille après avoir transité en France. On remarquera avec une douloureuse surprise que depuis 1830 notre transit est demeuré à peu près stationnaire, tandis que toutes les branches de commerce ont pris un si grand accroissement. Comment en serait-il autrement, quand le Rhône, ce magnifique moyen de communication entre le Nord et le Midi, demeure innavigable une partie de l'année ? Il serait facile et peu dispendieux de supprimer les obstacles qui suspendent trop fréquemment cette navigation si précieuse au pays. Pourquoi ne le fait-on pas ? Cette inaction est fatale en présence des efforts que déploie l'Autriche pour relier Hambourg à Trieste par des chemins de fer. Ne comprend-on pas que lorsque cette communicatien sera établie, Trieste enlèvera à Marseille ce qui lui reste de son commerce de transit, et que si l'on tarde plus long-temps à relier Marseille au Rhône par un chemin de fer et par un canal, on enrichira l'étranger aux dépens non de Marseille seulement, mais de toute la France.

Le poids total fut en 1829 de 50,198 quintaux métriques de 100 k. ; en 1830, de 57,345; en 1840, de 59,908.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	1829.	1830.	1840.
	Q. M.	Q. M.	Q. M.
Soies grèges	—	—	375
Peaux brutes de lièvre	25	16	—
Laine en masse	104	75	115
Suif brut	480	1,107	13
Éponges communes	9	17	8
» fines	1	2	—
Cornes de bétail brutes	53	355	113
Riz	137	380	—
Citrons et oranges	103	160	104
Fruits secs et tapés	178	212	821
Amandes	42	362	
Sucre brut	1,042	1,416	358
» terré	6,897	5,504	6,566
Cacao	735	93	266
Café	15,019	12,747	7,989
Cannelle	57	29	5
Girofles, clous	45	18	—
» griffes	12	33	44
Poivre	385	543	185
Thé	6	7	2
Tabac en feuilles	7	84	—
Gommes pures exotiques	320	495	389
Manne	55	46	23
Jus de réglisse	554	162	91
Huile d'olive comestible	163	295	1,352
Huile d'olive ne pouvant servir qu'aux fabriques	1,846	2,031	
Racine de réglisse	492	217	251
Liége en planche	12	17	—
» ouvré	871	988	296
Bois de teinture Fernambouc	5	23	2,531
» autres	2,996	4,940	
Coton en laine	4,469	5,854	6,989 (1)
Garance en racine sèche	153	87	—
Sumac	156	90	18
Safran	48	72	22

(1) 2,700 kil. venaient d'Espagne; 52,710 d'Italie; 100,194 de Turquie; 250,032 de l'Égypte; 1,341 de l'Inde; 286,415 des État-Unis; 5,491 du Brésil.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	1829	1830	1840.
Noix de galles lourdes	364	269	464
Fer étiré en barres	6,735	8,643	15
Fer laminé noir-tôle	313	811	—
Fer laminé platiné-fer-blanc	648	1,585	137
Fer carburé-acier forgé	187	751	56
Plomb sulfuré-alquifoux	166	92	356
Plomb métal brut	1,900	2,352	1,739
Etain brut	15	140	8
Rocou	121	80	98
Souffre brut	1,042	1,259	1,004

En 1832, de tous les bureaux d'entrée des frontières de terre et de mer, celui de Marseille reçut la plus grande quantité d'articles destinés à traverser la France en transit; il y entra 50,208 q. m. de marchandises; le reste du royaume en reçut seulement 91,217 q. m., dont 39,383 par le Havre, 12,759 par Bayonne, 3,763 par Bordeaux, 616 par Nantes, 2,334 par Strasbourg, 4,158 par Lille, 2,213 par Sierk, 2,537 par Calais, 7,677 par Lyon, etc.

En 1839, Strasbourg a le premier rang (85,276 q. m.), Marseille le second.

En 1840, Marseille n'occupe plus que le troisième rang, elle a reçu pour le transit 59,908 q. m.; le reste de la France 296,477 dont 118,190 par le Havre; 84,326 par Strasbourg; 10,681 par Bordeaux; 6,802 par Bayonne; 8,248 par Lille; 4,909 par Calais; 133 par Nantes; 2,902 par Arles; 12,087 par Saint-Louis (Haut-Rhin).

Les marchandises entrées en 1832, 1839 et 1840 par le bureau de Marseille, sont sorties par les bureaux suivans:

En 1832	1839	1840.		
Q. M.	Q. M.	Q. M.		
2	23	4	par Dunkerque	Département du Nord.
18	12	20	Halluin	Département du Nord.
1	2	1	Baisieux	Département du Nord.
108	—	—	Valenciennes	Département du Nord.
32	110	151	Blanc-Misseron.	Département du Nord.
10	—	—	Givet	Ardennes.

1832 Q. M.	1839 Q. M.	1840 Q. M.		
—	34	4	Longwy	Moselle.
34	—	—	Thionville.......	
—	3	35	Evrange.........	
307	28	27	Sierk	
64	111	104	Forbach........	
—	16	5	Wissembourg...	Bas-Rhin.
1,020	921	1,226	Strasbourg......	
13,555	8,840	6,170	Saint-Louis	Haut-Rhin.
—	10,716	7,438	Huningue.......	
92	104	105	Delle	
5	429	1,177	Jougnes	Doubs.
—	7	13	Les Pargots.....	
10,242	7,556	6,830	Verrière-de-Joux	
18,086	26,520	23,191	Bellegarde......	Ain.
—	1,081	1,000	Cordon	
91	124	84	Pont-de-Beauvoisin.....	Isère.
—	8,719	7,832	Entre-deux-Guiers	
6,445	4,866	3,219	Chapareillan....	
—	—	1	Cette	Hérault.
10	114	3	Perthus	Pyrénées-Orientales.
—	68	53	Bourg-Madame ..	
3	—	5	Béhobie........	Basses-Pyrénées.
—	—	5	St.-Jean-Pied-de-Port.......	
12	9	11	Bayonne........	
—	1	1	Ainhoa	
72	767	757	Calais..........	Pas-de-Calais.
—	143	74	Boulogne	
—	106	50	Bordeaux.......	Gironde.
—	1	1	Cherbourg......	Manche.
—	—	1	Granville.......	
—	808	302	Le Havre.......	Seine-Inférieure
—	3	—	Nantes	Loire-Inférieure

La quantité de marchandises sorties par Marseille, après avoir transité en France, s'est élevée, en 1832, à 4,754 quintaux mé-

triques ; en 1840, à 8,463 ; elles étaient entrées par les bureaux suivants :

1832 Q. M.	1840 Q. M.		
20	3	de Dunkerque	Nord.
2,323	2,274	Lille	Nord.
11	5	Valenciennes	Nord.
138	226	Blanc-Misseron	Nord.
1	—	Thionville	Moselle.
813	1,004	Sierk	Moselle.
74	510	Longwy	Moselle.
4	245	Forbach	Moselle.
1	—	Sarreguemines	Moselle.
463	979	Strasbourg	Bas-Rhin.
—	4	Wissembourg	Bas-Rhin.
534	1,024	Saint-Louis	Haut-Rhin.
—	89	Huningue	Haut-Rhin.
—	67	Jougne	Doubs.
37	197	Verrière-de-Joux	Doubs.
—	3	Les Pargots	Doubs.
—	23	Les Rousses	Jura.
70	340	Bellegarde	Ain.
—	59	Chapareillan	Isère.
5	3	Pont-de-Beauvoisin	Isère.
—	7	Entre-deux-Guiers	Isère.
1	1	Perthus	Pyrénees-Orientales.
12	—	St-Jean-Pied-de-Port	Basse-Pyrénées.
214	2	Bayonne	Basse-Pyrénées.
6	133	Bordeaux	Gironde.
2	83	Havre	Seine-Inférieure.
12	1,125	Calais	Pas-de-Calais.
—	57	Boulogne	Pas-de-Calais.
3	—	Lyon	Rhône.

Le tableau qui précède prouve que le transit des marchandises anglaises à travers la France, par Calais et Marseille, a fait d'immenses progrès. En général, la quantité des articles expédiés en transit à travers la France, sortant par Marseille, a doublé. Mais combien cette quantité est encore faible et loin du chiffre qu'elle

pourrait atteindre! Ces expéditions ont été principalement composées en 1840 des objets suivans :

Tissus de lin ou chanvre..	318,261	kilog.
— de laine...........	106,889	»
— de coton.........	98,169	»
— de soie.........	19,336	»
Fils de chanvre ou de lin..	31,498	»
Mercerie, aiguilles, etc..	22,193	»
Livres en langue française	16,705	»
Armes à feu............	7,058	»
Miroirs...............	20,555	»
Vins en bouteille......	6,856	litres.
Horlogerie...........	4,610	montres.

Voici l'état du transit à Marseille et en France depuis 1832.

	Qantités entrées à Marseille pour transiter en France.	Quantités sorties de Marseille après avoir transité en France.	Transit général de la France.	Valeur des marchandises expédiées en transit par la France.
	qx.m.	qx.m.	qx.m.	millions
1832	50,208	4,754	141,425	90 1/2.
1833	63,271	7,517	173,531	107 3/4.
1834	50,960	6,667	232,441	123 3/4.
1835	53,439	7,091	248,764	158 1/2.
1836	66,848	11,266	340,253	204 1/3.
1837	65,721	10,623	302,294	147 1/2.
1838	62,001	7,964	310,734	182 3/4.
1839	72,244	8,249	300,592	192 1/2.
1840	59,908	8,463	356,385	196 1/4.

En 1829, la valeur des expéditions en transit faites à Marseille était de 5,618,295 francs ; en 1830, de 6,630,880 francs; en 1832, de 5,984,071 francs ; en 1839, de 9 millions (1).

De 1832 à 1839, il y a progrès, progrès sensible, mais point

(1) Ces chiffres seraient beaucoup plus élevés si nous comprenions dans la valeur des expéditions de transit celles qui sont sorties par Marseille, parce qu'elles se composent en général d'objets manufacturés ; elles sont comprises dans la valeur du transit général de la France ; nous ne les mentionnons pas ici, parce que, devant figurer dans les chapitres suivans, aux exportations de Marseille, elles feraient double emploi.

tel qu'il devrait être, puisqu'il est inférieur à celui du reste du royaume. Le transit général de la France a plus que doublé; le nôtre s'était accru seulement de 40 pour cent en 1839. Est-ce là tirer parti de notre admirable position? Mais que dire de 1840, si cette déplorable situation se prolonge? Nous voilà retombés au point où nous étions en 1830. Partout le transit a fait d'immenses progrès, et nous, adossés à un fleuve tel que le Rhône, nous avons reculé (1). Ce fait appelle une sérieuse attention.

Le transit ne saurait être trop encouragé; c'est le seul moyen d'atténuer une partie des maux que cause à la France le système restrictif de ses douanes. Elle peut, grâce à sa position géographique, devenir le point de passage de tous les produits étrangers du Nord au Midi et du Midi au Nord, et appeler ainsi dans ses ports les navires et les commissions des quatre parties du globe. Le commerce de transit n'offre que des bénéfices, pas de pertes; et ces bénéfices assurés, c'est l'étranger qui en fait tous les frais.

La restauration avait laissé le transit écrasé sous une foule d'entraves qui le rendaient souvent impossible.

Les marchandises prohibées ne pouvaient traverser la France.

Celles dont l'entrée était permise ne le pouvaient, la plupart, qu'en payant le vingtième des droits et du décime.

Le taux des soumissions cautionnées était d'une élévation telle que les négocians étaient obligés d'épuiser leur crédit pour y satisfaire et de restreindre leurs opérations.

On n'admettait pas au transit les colis composés de plus d'une sorte de marchandise.

Le prix des plombs était exorbitant.

(1) Le Havre tend à enlever à Marseille le transit de l'Allemagne et même de la Suisse. Il verse dans ces deux pays par le département du Haut-Rhin, qui touche à l'un et à l'autre, une immense quantité de marchandises dont l'importance s'accroit rapidement.

En 1839, il a fait sortir de France en transit par ce département 39,930 qx. m.; en 1840, 100,339. En présence de ces chiffres, on s'explique aisément pourquoi le commerce de transit de Marseille a fléchi d'une manière si sensible en 1840. Le Havre nous enlève même l'approvisionnement de la Suisse par le Doubs et le Jura; il a expédié en transit, par ces départemens, en 1840, 10,733 qx. m., en parcourant 667 kilomètres, et Marseille, qui n'en est séparée que par 480 kilomètres, n'a expédié que 8,020 qx. métriques.

Cependant le transit de Marseille pourrait se développer sans rien enlever à celui du Havre. Le commerce de Marseille est éminemment national, car toutes ses conquêtes se font sur l'étranger.

Il suivait de là que les commissionnaires faisaient charger à Hambourg, ou dans les ports de la Hollande, les articles d'Allemagne destinés pour l'Espagne et l'Amérique. Les ports étrangers profitaient ainsi des bénéfices refusés à la France.

Le transit actuel, disait en 1829 un négociant de Strasbourg, par ses exceptions, ses prohibitions, les conditions onéreuses qu'il impose à ceux qui en veulent profiter, détourne plus d'expéditions de l'étranger qu'il n'en amène (1).

Le gouvernement de Juillet s'est empressé de mettre un terme à cet état de choses. Devançant le concours des chambres, il a promulgué l'ordonnance du 29 avril 1831, qui admet au transit les marchandises prohibées dont l'exclusion, dit M. le comte d'Argout, dans le rapport au roi qui la précède, « s'opposait à ce » que le transit nous fût réellement profitable, et privait nos ports » et toutes les industries qui pourraient y prendre part, de béné- » fices considérables. »

Cette ordonnance fixait uniformément le droit de transit à 50 c. par 100 kilog, brut, sans addition du second emballage, ou 25 c. par 100 fr. de valeur, au choix du déclarant.

Elle accordait, en outre, diverses facilités.

La loi du 9 février 1832 en a accordé de nouvelles. Elle a réduit le droit de transit à 25 c. par 100 kil. brut, ou 15 c. par cent francs de valeur.

Le prix des plombs a été diminué de moitié.

Enfin, le projet de loi présenté à la chambre des députés, le 3 février 1834, porte, dans ses articles 21, 22, 23, 24 et 25, des dispositions qui, sans doute, dit M. le consul de Bavière et de Bade à Strasbourg, dans une lettre à M. Thiers, donneront une grande extension aux affaires de transit.

Au moment où ce projet de loi va être discuté, je crois devoir signaler quelques améliorations qui pourraient par voie d'amendement être ajoutées à la série des avantages que le commerce de transit a obtenus depuis 1830.

Il serait à désirer, 1° que les tresses et les chapeaux de paille fussent admis au transit général; 2° que la mercerie et la bimbeloterie de Nuremberg pussent transiter dans les caisses nues non soumises à un emballage de toile et de paille. Sur des objets d'aussi peu de valeur, l'économie de l'emballage serait considérable.

(1) Lettre à la chambre de commerce de Strasbourg.

Le déballage à la frontière en est aussi très dispendieux et cause souvent des dommages à la marchandise. On devrait en affranchir ces colis, sauf néanmoins à les vider et à les vérifier en cas de soupçon de fausse déclaration et de fraude. Ils ne cesseraient pas d'être soumis au double plombage. Après les avoir ficélés sur les quatre angles et plombés, on couvrirait ce premier plomb d'une bande de toile qui le préserverait de toute altération, et serait à son tour plombée et ficelée.

Cela se pratique ainsi pour d'autres articles.

De la sorte, aucune garantie de surveillance ne serait enlevée à l'administration des douanes.

Ces concessions donneraient au commerce de transit une nouvelle importance. Des envois très considérables de mercerie et de bimbeloterie pour l'Espagne, l'Italie et l'Amérique ont lieu par d'autres routes que celles de la France, parce que l'obligation d'emballer les caisses en paille et toile et de les déballer à la frontière, occasionne des frais considérables qui ne permettent pas de soutenir la concurrence étrangère.

Il y a encore une amélioration que réclame le commerce de transit et d'entrepôt et qui, sans doute, appellera l'attention de la commission de la chambre des députés chargée d'examiner le projet de loi de douanes :

C'est la faculté, lorsque les colis sont déposés à l'entrepôt, et que le poids net a été reconnu, de les diviser au gré des acheteurs étrangers, sans être obligé de les faire transporter, pour la moindre mutation, sous le hangar de la douane.

Supposons qu'un négociant fasse venir de l'étranger, en transit, une caisse composée de 200 kil. de marchandises, pour la vendre en petites fractions à ses correspondans d'Espagne ou d'Italie.

Chaque fois qu'il extraira de cette caisse la moindre quantité, il sera tenu de la faire transporter sous les hangars de la douane, et de payer des porte-faix, des emballeurs, des préposés, etc. Pour peu que cela se répète, il perd beaucoup plus qu'il ne gagne. Mais la perte de temps est encore plus considérable ; il faut au moins 24 heures pour cette opération insignifiante ; et sait-on combien elle exige d'inscriptions sur les registres de la douane ? six.

Ce n'est pas tout : à la suite des fractionnemens d'un grand colis, il existe ordinairement, par suite des déchets inévitables ou de légères erreurs de détail, une différence entre le poids entré et le poids sorti. Dès lors, on est obligé de payer sur ce qui man-

que des droits toujours fort élevés, puisque ce sont des produits étrangers manufacturés.

Autrefois, l'administration accordait une bonification de poids pour ces déchets; aujourd'hui, elle ne le fait plus(1833).

Avec de telles restrictions, ce commerce avantageux au pays ne peut plus se faire et passe aux villes étrangères.

C'est ce qui explique le peu d'importance déjà signalée de la quantité de marchandises qui après avoir transité en France sortent par Marseille. La France, cependant, devrait être au moyen du Rhône et de Marseille, pour le commerce d'Angleterre, de la Hollande et de l'Allemagne occidentale, le grand chemin de l'Espagne, de l'Italie, de l'Orient, de Constantinople, d'Alexandrie et de Smyrne. Cela devrait et pourrait être, cela n'est pas.

Il en est de même pour le transit de Marseille au Nord. La France pourrait approvisionner en denrées d'outre-mer la Suisse et l'Allemagne. Le Rhône et le Rhin adossés l'un à l'autre, coulant en droite ligne l'un au midi, l'autre au nord, unis déjà par un canal, bientôt reliés par un chemin de fer, représentent dans le continent une grande tranchée le long de laquelle devrait s'opérer un transit immense(1). Cependant, le transit par cette ligne unique et toute française reste stationnaire, et c'est celui de nos rivaux qui grandit. Des 60,000 balles de coton que reçoit annuellement la Suisse, 20,000 balles s'y rendent par Trieste, parce que dans l'état actuel de nos voies de communication, le long voyage par terre de Trieste à Zurich et Bâle offre souvent une économie sur la voie fluviale(2). De même le commerce du littoral de l'Espagne passe en grande partie devant Marseille pour aller à Gênes, et l'on a vu des esprits-de-vin de la Catalogne arriver par cette direction à Genève sur les bords du Rhône même (3).

Que sera-ce donc lorsque le gouvernement sarde et l'Autriche auront ouvert un chemin de fer de Genève à Turin, un autre de

(1) Amsterdam a expédié par le Rhin en 1839, 767,698 quintaux métriques.
Rotterdam, environ .... 350,000 »
Total...................... 1,117,698 »

(2) Les frais d'Alexandrie en Suisse par Trieste présentent une économie de cinq ou six francs par 100 kilogrammes sur la voie de Marseille. Liverpool expédie par le Rhin une forte partie des cotons d'Amérique qu'emploie la Suisse, et pourtant la situation de cette ville ne devrait pas lui permettre de faire concurrence à Marseille sur les marchés helvétiques.

(3) *Fédéral de Genève*, mars 1841. — Michel Chevalier.

Venise à Milan et de là vers Turin encore, un autre de Vienne à Trieste ? N'est-il pas évident qu'alors nous serons dépouillés du transit que la nature semblait nous avoir exclusivement réservé ? Déjà un tiers environ des marchandises que Marseille expédie à la Suisse quitte le territoire français aux Échelles pour traverser la Savoie, dont les routes sont plus économiques ; ainsi, au lieu de parcourir sur le sol français une étendue de 117 lieues, ces marchandises n'en parcourent que 55.

Hâtons-nous de diriger tous nos efforts contre une telle décadence qui serait plus qu'un malheur une honte ! Il est encore possible d'accroître au-delà de tout ce qui est connu aujourd'hui, le transit par la grande ligne que termine au midi la vallée de Rhône, et, par conséquent, d'agrandir le cercle de nos rapports commerciaux. Qu'on exécute trois grands tronçons de chemins de fer, l'un de Paris au Nord ; le second de Paris à Châlons-sur-Saône ; le troisième de Marseille à Avignon, que l'on continue jusqu'à la Saône le chemin de fer de l'Alsace, que l'on perfectionne le cours du Rhône jusqu'à Genève (1), que l'on améliore le canal de Bourgogne, et surtout que l'on continue jusqu'à Marseille le canal d'Arles à Bouc. Ce dernier travail est maintenant d'une exécution facile, grâce au canal de la Durance qui fournirait les eaux du point de partage (2). Tous ou presque tous les grands ports commerciaux touchent à de grandes rivières ; c'est la source de leur prospérité. Il faut que Marseille touche au Rhône par un canal. Alors des marchandises chargées à Strasbourg, à Paris, à Nantes, etc., des blés chargés à Gray pourront arriver à Marseille sans transbordement, chose si coûteuse.» Ce serait une belle œuvre, disait
» M. Dufaure à la chambre des députés, au nom d'une commission,
» ce serait une belle œuvre que celle qui donnerait à Marseille le
» grand fleuve qui lui manque (3).

L'honorable rapporteur parlait alors d'un chemin de fer, mais pour mettre Marseille en possession de son grand et beau fleuve, il faut un chemin de fer et un canal.

(1) Le *Fédéral de Genève*, annonçait, en mars 1841, que des travaux ne tarderaient pas à être exécutés en Suisse pour lier le lac Léman au lac de Neuchâtel, et celui-ci avec le Rhin par le Thiel et l'Aar ; que les études sont achevées et que l'on attend pour les mettre à exécution l'assurance que la navigation du Rhône relierait toutes ces communications avec la Méditerranée par Lyon et Marseille.

(2) Il coûterait vingt millions.

(3) Séance du 30 mai 1840.

Ces grands travaux permettront seuls la diminution du prix des transports. Si le roulage des marchandises de Marseille en Suisse et en Allemagne coûte moins que par Trieste ou Gênes, tout passera par Marseille. Le Rhône porte aujourd'hui la marchandise de Marseille à Lyon pour 5 fr. les 100 kilog., prix moyen, mais il ne la porte pas en toute saison; rendez son cours régulier, rendez le trajet possible à des bateaux d'un plus grand tirant d'eau, il la portera pour 3 fr. Deux francs d'économie dans le transport, c'est cinquante lieues de consommation de plus dans l'intérieur de l'Europe.

Si l'économie des frais de roulage doit accroître le développement du commerce, il en sera de même de l'économie des frais de manutention; l'embarquement et le débarquement s'opèrent dans notre port avec beaucoup trop de lenteur et de frais. La marchandise qui paie 5 fr. pour être transportée de Marseille à Lyon, est grevée de 2 à 3 fr. pour sortir du navire, entrer en magasin, y rester, passer de mains en mains et monter dans le bateau qui l'emporte à Lyon (1); et dans ces frais, nous ne comptons pas 40 à 50 c. par 100 kilog. que coûtent les plombs de douane, impôt très onéreux, qui grève à lui seul la marchandise autant que la moitié des frais de transport d'ici à Arles.

En présence de cette surcharge de dépense, on cesse de s'étonner que des ports moins bien situés que le nôtre lui enlèvent une partie de son transit (2).

Pour obtenir à Marseille la diminution des frais de manutention qui y sont si exorbitans, il est nécessaire, répétons-le, d'y ériger un dock. Un dock offrirait économie et rapidité pour le débarquement et l'embarquement, le classement et la manipulation, la vente et la revente, sans déplacement des marchandises.

Terminons par le tableau du transit de la France depuis 1835. Ce que nous avons dit de celui de Marseille suffit pour indiquer sa place dans ce résumé.

(1) Le charbon coûte en Angleterre 8 fr. la tonne, rendu à bord, c'est-à-dire après avoir payé les frais d'embarquement, etc., etc. A Marseille, les frais seuls de déchargement et de chargement sur les bateaux à vapeur, s'élèvent à la même somme.

(2) Livourne a un transit de 160,000 quintaux métriques.

RÉSUMÉ DU TRANSIT DE LA FRANCE

PAR PAYS DE PROVENANCE.

Valeurs exprimées en millions.

PAYS DE PROVENANCE.	MOYENNE des 5 années de 1835 à 1839.	1839.	1840.
Suisse	46.7	60.6	54.9
Angleterre	24.0	25.5	36.0
Etats-Sardes	31.9	26.2	28.7
Etats-Unis	11.6	8.4	20.4
Allemagne	15.6	20.4	17.1
Belgique	15.1	13.1	10.6
Prusse	13.2	11.8	7.0
Autres pays	19.1	26.5	21.6
Totaux	177.2	192.5	196.3

PAR PAYS DE DESTINATION.

PAYS DE DESTINATION.	MOYENNE des 5 années de 1835 à 1839.	1839.	1840.
Suisse	44.0	40.8	55.5
Angleterre	35.6	34.7	44.5
États-Unis	47.0	66.1	40.4
Espagne	13.6	14.0	14.5
Etats-Sardes	8.5	8.8	8.6
Brésil	5.4	5.8	7.7
Belgique	5.2	3.7	3.5
Autres pays	17 9	18.6	21.6
Total	177.2	192.5	196.3

SUISSE.

La plus grande partie de notre commerce de transit se fait avec la Suisse : ce pays pourrait aussi offrir au commerce national un immense débouché si les voies de communication étaient plus économiques. La liberté du commerce y active les transactions et en élargit le cercle. La Suisse qui n'a que deux millions d'habitans, occupe le quatrième rang parmi les peuples avec lesquels la France entretient des relations commerciales. Les exportations de tout le royaume pour ce pays, se sont élevées en 1839, à 80,262,000 fr.

Marseille y envoie, outre les marchandises de transit, des produits de ses manufuctures, savoir :

	1833.		1839.	
	kilogram.	valeur.	kilogram.	valeur.
Soufre raffiné	55,872	11,174 fr.	57,450	11,490 fr.
Mélasse	337,139	101,141 »	—	—
Sucre raffiné	1,147,238	1,376,685 »	1,429,819	1,715,783 »
Savons	1,061,096	636,658 »	1,180,627	708,376 »
	2,601,345	2,125,658 »	2,667,896	2,435,649 »

C'est, on le voit, un commerce stationnaire, et si on le compare aux temps antérieurs à la Révolution, il a considérablement fléchi. Nous voyons dans un mémoire écrit en 1820 par M. Blanchenay, consul suisse à Marseille, un état des exportations de cette ville pour la Suisse, en 1791. Le poids total des marchandises expédiées à cette destination, et dont une partie se répandait en Allemagne, fut, à cette époque, de 186,716 quintaux métriques ayant une valeur de 15,677,000 francs. Le coton y était pour 2,500,000 francs ; le café pour 7,500,000 francs ; le sucre pour 500,000 francs ; la cochenille 1,000,000 francs ; les fruits secs étrangers pour 200,000 francs. C'étaient là les articles de transit; il faut ajouter à ce tableau les produits locaux tels que les savons, dont il s'expédiait alors pour 1,320,000 francs ; les amandes et raisins secs, 140,000 francs ; l'huile 320,000 francs. Pendant la guerre ce commerce devint presque nul. Après 1814 les exportations montèrent à trois millions, dont 500,000 francs café ; 400,000 francs sucre ; 480,000 francs coton ; 1,000,000 francs savon, etc.

Aujourd'hui les exportations en transit de Marseille pour la Suisse peuvent être évaluées à six millions, celles des produits de

nos manufactures avec jouissance de la prime à 2,500,000 francs. Quant aux produits de l'agriculture locale, comme ils sont expédiés par le roulage des divers points du département, ils ne sont pas portés sur les États de la Douane de Marseille; il en est pris note seulement aux bureaux de la frontière par lesquels ils sortent de France.

En voici la valeur d'après le tableau du commerce de la France en 1839 : (Le département de Vaucluse expédie presque exclusivement la garance.)

Exporté en Suisse.

Garance moulue........	2,536,861 fr.
Fruits oléagineux.......	133,673

L'huile d'olive ne figure pas aux états de 1839 (commerce spécial), et en 1840 elle n'est portée que pour 7,781 fr.

Le Conseil d'État de Genève s'occupe sérieusement de préparer un projet de loi pour la réduction des droits de transit prélevés sur les marchandises qui traversent ce canton. L'existence de ces droits a déterminé l'ouverture de deux routes dans le département de l'Ain, l'une par Gex, l'autre au-dessous de Gex, pour communiquer avec le canton de Vaud sans passer sur le territoire de Genève.

D'un autre côté, des propositions doivent avoir été faites simultanément au gouvernement génevois, de la part d'une compagnie française et de celle du ministre sarde, pour l'établissement d'un système de transport accéléré entre Lyon et Genève, au moyen de la navigation du Rhône combinée avec un chemin de fer. Le roi de Sardaigne offrirait, dit-on, de diriger sur la frontière génevoise un chemin de fer partant de Seyssel, à la charge par les Génevois de le continuer à travers leur territoire jusqu'à l'entrée du Chablais.

La réalisation de ces projets contribuerait aux progrès du commerce de Marseille avec la Suisse.

CHAPITRE II.

ANGLETERRE ET POSSESSIONS ANGLAISES DANS LA MÉDITERRANÉE.

Commerce de Marseille avec l'Angleterre avant la Révolution. — Relations actuelles. — Exportations de garance. — Navigation. — Gibraltar. — Malte. — Iles Ioniennes. — Importations et exportations du commerce anglais à Marseille.

§ Ier.

Angleterre.

Avant la Révolution, le commerce de Marseille avec l'Angleterre était peu important, relativement, surtout, à celui du reste de la France (1). A la suite du traité de 1786, trois ou quatre navires arrivèrent chargés de produits des manufactures anglaises; mais la vente en fut longue et difficile : il en restait une grande partie invendue à la fin de 1789.

Aujourd'hui encore les relations directes entre Marseille et la Grande-Bretagne, quoique en voie de progrès, n'ont pas l'importance qu'elles auraient sans doute avec un système de douanes plus libéral.

Quels immenses échanges ne pourrait-on pas opérer avec un pays qui a 57 millions de colons, et dont les exportations s'élevaient, en 1830, à 38,000,000 liv. sterl.; en 1840, à 116,000,000 liv. sterl. (près de 3 milliards de francs); et les importations, en 1830, à 46,000,000 liv.; en 1840, à 65,800,000 liv. (1,661,450,000 fr.) (2)

(1) En 1792, les exportations de France pour l'Angleterre, l'Écosse et l'Irlande, étaient évaluées, d'après le bulletin des douanes, à 59,748,000 fr., et les importations de ces pays en France, à 86,401,000 francs. D'après Chaptal, la moyenne des importations de 1787 à 1789, a été de 58,962,466 francs, et celle des exportations, de 33,486,308 frans. En 1840, les importations constatées de l'Angleterre en France (y compris Gibraltar et les îles Ioniennes) sont de 109,682,793 francs de marchandises, et 105,193,236 francs de numéraire. En comparant la moyenne triennale 1816-1818 à pareille moyenne 1837-1839, l'augmentation de nos exportations dans le Royaume-Uni est de 495 pour cent. Quant aux importations du Royaume-Uni en France, l'augmentation est de 232 pour cent. (Voir pour les détails le *Bulletin du ministère de l'agriculture et du commerce, n. 7, 1841.*)

(2) Il convient, pour éviter toute exagération, d'observer que ce sont là

L'Angleterre verse dans notre Entrepôt du fer, de l'étain, du fer-blanc, des denrées coloniales, etc. Tous ces articles, sauf de petites quantités de fer en qualité supérieure, sont destinés à l'exportation ou au transit (1).

Quelquefois aussi nous en recevons des produit de l'Inde. Mais ces expéditions tendent à décroître à mesure que notre commerce direct avec l'Inde prend plus d'extension.

Les progrès de la navigation à la vapeur ont donné à l'importation des houilles anglaises un immense développement.

Notre entrepôt fournit à l'Angleterre des blés exotiques, du safran et quelques fruits venus d'Espagne, des soies et des laines de l'Italie, du soufre brut de la Sicile, etc.

En produits nationaux, Marseille lui expédie de la garance moulue et en racine, des tourteaux de graines de lin, des vins et eaux-de-vie, de l'acétate de cuivre, de la crême de tartre, des amandes, des fruits confits et salés, des fleurs et de l'huile de Lavande, de la racine de gentiane, etc.

Il est à désirer que notre commerce avec l'Angleterre acquière plus d'extension. Nous pourrions y placer de grandes quantités de vins de Provence. Plus forts, plus colorés que ceux de Bordeaux, plus analogues à ceux de Porto, qu'il est facile d'imiter, ils conviendraient mieux à la classe la plus nombreuse des consommateurs anglais.

les valeurs *officielles*. Or, comme le taux en a été fixé à une époque fort reculée (1696), on conçoit qu'elles sont bien au-dessus des valeurs réelles surtout pour les tissus de coton, dont les prix ont éprouvé une immense diminution depuis le XVII[e] siècle. Un résultat tout contraire se fait remarquer pour nombre d'autres articles tels que la *quincaillerie*, la *poterie*, la *verrerie*, etc. Quoiqu'il en soit, il résulte des chiffres suivans que, pour l'ensemble des exportations de 1839, la valeur *officielle* excède la valeur réelle, approximative ou *déclarée* de 87 pour cent :

Exportation des produits du sol et de l'industrie britanniques en 1839.

Valeur officielle..........................	2,435,068,200 francs.
Valeur déclarée..........................	1,300,839,500

En France, les valeurs officielles qui servent à dresser les tableaux du commerce national ont été fixées, en 1826, à la suite d'une enquête. Elles sont donc beaucoup plus exactes que celles adoptées pour la rédaction des documens anglais.

(1) En 1832, sur 11,295 quintaux métriques de fer importés, 9 seulement ont été mis à la consommation; en 1839, l'importation a été de 12,440 quintaux métriques, la mise en consommation de 444. (Les quintaux métriques dont il est question dans tout le cours de cet ouvrage sont de 100 kilogrammes).

Aujourd'hui nos exportations en cet article sont presque nulles; en 1831, Marseille n'en a expédié pour l'Angleterre que 789 hectolitres; en 1832, 2,657; en 1839, 2,332. Bordeaux en a expédié en 1832, pour la même destination, 8,964; en 1839, 12,370 (1).

La mesure la plus efficace en faveur de notre commerce avec la Grande-Bretagne serait une réduction notable sur les droits d'entrée qui frappent les fers. On devrait même les dégrever entièrement quand ils seraient destinés à des entreprises d'intérêt général, telles que chemins de fer, ponts suspendus, etc., ou aux machines destinées à l'exportation.

Il serait convenable aussi de diminuer les droits sur l'acier, sur l'étain, sur le fer-blanc, sur les machines. Ce sont là des élémens de travail, et par conséquent de richesse, dont on ne saurait trop encourager l'importation.

L'Angleterre est disposée à se rapprocher de la France (1834). Elle a diminué les droits d'entrée sur nos principaux produits nationaux. Sachons répondre à cet appel bienveillant, sans revenir au traité de 1786 (2); resserrons des liens qui peuvent avoir d'heureux résultats. L'union de deux peuples riches et éclairés ne peut être que profitable à l'un et à l'autre. Il faut reconnaître que le nouveau projet de loi de douane (1834) est peu favorable à la réalisation des vœux que nous exprimons ici. Il renferme des dispositions pleines d'injustice à l'égard de l'Angleterre. Pourquoi taxer les houilles anglaises sur le pied de 11 fr. par tonneau métrique, tandis que celles de Belgique ne paieraient que 3 fr.? (3). Craignons, si nous per-

(1) Au XVII[e] siècle on connaissait àpeine, en Angleterre, l'usage des vins d'Espagne et de Portugal. Les vins français n'y avaient point de concurrens. Mais la protection accordée par Louis XIV à la Maison des Stuarts irrita le gouvernement anglais, qui porta à 33 livres sterling par tonneau (le tonneau = 9 hectolitres 8,107) le droit sur les vins français, qui précédemment était de 8 livres. Le traité de 1703, qui soumit nos vins à payer un tiers de plus que ceux du Portugal, acheva la ruine de ce commerce.

(2) Ce traité était trop avantageux à l'Angleterre, qui s'y était fait la part du lion. Tous les ouvrages manufacturés anglais ne payaient à l'entrée en France que 10 pour cent de la valeur. En retour, il est vrai, nos eaux-de-vie n'étaient frappées que de 8 francs 75 centimes par gallon, (le gallon impérial = 4 litres 542). (Le tarif actuel les taxe à 28 francs). Les vins de France étaient assimilés aux vins de Portugal. Mais il il n'y avait pas, malgré cela, équitable compensation, ni réciprocité d'avantages.

(3) Dans la session 1840 à 1841, les droits sur les fils de lin, ont été augmentés de 20 p. °/₀. C'est une mesure contraire aux intérêts du commerce avec l'Angleterre.

sévérons dans ce système, que l'Angleterre ne revienne à ses taxes pesantes sur les vins et les soieries. Tout, cependant, hâtons-nous de le dire, n'est pas hostilité de la part de la France. La libre exportation des soies brutes interdite jusqu'à présent, a été accordée dans l'intérêt des manufactures anglaises qui avaient besoin de cette qualité, et au détriment des fabricans nationaux qui n'en auront plus l'emploi exclusif et seront obligés de les payer plus cher.

Le projet de loi admet l'entrée des câbles en fer qui étaient précédemment prohibés. Cette mesure sera utile à notre commerce avec l'Angleterre. Mais le droit de 55 fr., décime compris, par 100 kil., est trop élevé.

La garance forme le principal article des exportations de Marseille pour l'Angleterre.

En 1831, la quantité exportée de Marseille pour cette destination a été en garance moulue, de 1,369,440 kil., dont 460,602 par navires français, 899,833 par navires anglais, et 9,005 sous tiers pavillon; et pour celle en racine, de 1,156,210 kil., dont 169,804 par navires français, et 986,409 par navires anglais. Nos exportations de garance en racine à l'étranger ont presque toutes lieu pour l'Angleterre, car le chiffre total de 1831 n'est que de 1,170,541 kil. Les États-Unis, qui viennent après l'Angleterre, n'en ont exporté que 4,087 kil.

Voici les expéditions faites de Marseille pour l'Angleterre pendant les années suivantes :

	Garance en racine	Garance moulue
1832......	16,539 Qx. Met.	20,516 Qx. Met.
1833......	17,630	15,287
1834......	23,076	20,331
1835......	15,766	24,017
1836......	27,079	36,095
1837......	23,594	22,441
1838......	17,903	31,574
1839......	7,451	33,918
1840......	21,099	44,597
1841......	18,608	27,627

Il est plusieurs articles de nos exportations pour l'Angleterre dont le droit de sortie est trop élevé. Je citerai entr'autres les

amandes, qui payent 2 fr. 20 par 100 kil. brut, ce qui équivaut à 3 fr. 48 c. sur le fruit net. C'est beaucoup pour un objet de peu de valeur, sujet à un fret onéreux, presque triplé par le volume des coques (1).

Il en a été exporté, en 1831, 11,548 kil.; en 1832, 23,683; en 1833, 16,666; en 1840, seulement 2,299 kil. Ces quantités sont évidemment susceptibles d'augmentation.

Voici le tableau de la navigation entre Marseille et le Royaume-Uni de 1825 à 1833, et en 1840.

ANNÉES.	NAVIRES entrés à Marseille.	NAVIRES sortis.
1825	17 (2)	28 (3)
1826	25	23
1827	29	37
1828	33	55
1829	45	29
1830	34	24
1831	38	66
1832	23	31
1833	25	41
1840	178	119

Le port de ces navires a été, en 1833, de 3,308 tx. pour l'entrée, et de 6,418 pour la sortie.

En 1840, de 29,242 à l'entrée; de 19,196 à la sortie.

Sur les 178 navires entrés en 1840, 165 étaient chargés, 13 sur lest; 80 étaient français, 91 anglais, 7 tiers pavillon. 68 venaient de Newcastle, 15 de Londres, 15 de Sunderland, 9 de Liverpool, le reste de 28 autres ports.

Sur les 119 sortis, deux seulement étaient sur lest, 4 étaient français, 101 anglais, 5 russes, 5 suédois, 2 norwégiens, 1 amé-

(1) Ce droit de sortie sur les amandes paraît encore plus exagéré depuis que l'ordonnance du 8 octobre 1838, a réduit à 25 centimes le droit sur un produit analogue : les noix et noisettes.

(2) Dont 5 français, 6 anglais, 6 tiers pavillon.

(3) Dont 3 français, 10 anglais, 15 tiers pavillon.

ricain, 1 hanovrien. 37 ont été expédiés pour Londres, 31 pour Liverpool, 9 pour Falmouth, 22 pour Glascow.

Un traité de navigation a été conclu entre la France et l'Angleterre en 1826.

L'article 1er porte que les navires français ne payeront dans les ports britanniques d'autres droits que ceux qui sont payés par les navires anglais, et réciproquement.

Art. 2. Toutes marchandises et tous objets de commerce qui pourront être légalement importés des ports de France dans les ports du Royaume-Uni et qui y seront apportés sur des navires français ne seront pas assujétis à des droits plus élevés que s'ils étaient importés sur navires britanniques et réciproquement.

Art. 3. Même réciprocité pour les droits de sortie.

Un article additionnel accorde aux navires français la faculté d'importer dans toutes les colonies du Royaume-Uni (excepté celles possédées par la Compagnie des Indes), toutes marchandises, produits du sol ou des manufactures de France, ou de quelque pays que ce soit, soumis à la domination française, à l'exception de celles dont l'importation dans ces colonies serait prohibée ou ne serait permise que des pays soumis à la domination britannique. Les navires français et les marchandises importées sur ces navires ne seront pas assujétis à des droits plus élevés que ceux auxquels seraient assujétis les navires britanniques.

La même égalité est établie pour l'exportation des colonies anglaises.

Les navires anglais jouissent de facultés semblables dans les colonies françaises.

Peu après avoir signé cette convention, le gouvernement français établit un droit de tonnage de 4 fr. 12 c., sur tous les navires anglais ou français qui arriveraient directement d'Angleterre, dans un port de France.

Ce droit a été réduit à 1 fr. 50 c. par tonneau, par ordonnance du 16 juin 1832 et à 1 fr. par celle du 2 juin 1834.

Une des dispositions du traité du 8 février 1826 entre la France et l'Angleterre, porte que chaque pavillon aura le privilége exclusif de l'introduction dans les ports respectifs des productions de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique. Ainsi, les soies du Levant, presque toutes produites dans les provinces asiatiques de la Turquie, ne pouvaient être importées en Angleterre sous pavillon français, en France sous pavillon anglais. Mais une ordonnance

royale postérieure à ce traité a autorisé l'entrée des soies en France par les ports de la Manche sous tout pavillon. Nous n'aurions pas dû consentir cette dérogatien au traité, toute favorable à l'Angleterre, sans exiger la réciprocité. Nous avons le droit de demander que les soies du Levant soient admises en Angleterre sous pavillon français. Par suite de cette réciprocité, Marseille, entrepôt du commerce levantin, pourrait verser l'excédant de ses approvisionnemens sur les marchés anglais, de même que ceux-ci maintenant s'allègent par des envois qui, de Londres, arrivent en peu de jours à Paris, à Lyon et même à Marseille, où les soies viennent en 22 jours avec 1 1/4 p. 0/0 de frais.

Les registres de la douane réunissant sous un même titre l'Angleterre et ses possessions dans la Méditerranée, il m'est impossible de donner la valeur exacte des importations et des exportations auxquelles donne lieu le commerce entre Marseille et le Royaume-Uni. Cependant, en 1830, on évaluait à 900,000 fr. la valeur des importations dans notre port, et à 5 millions celle des exportations. Depuis lors, ce mouvement s'est considérablement accru. On en jugera par les chiffres du § v de ce Chapitre, comme on a pu en juger par ceux de la navigation.

§ II.

Gibraltar.

La navigation entre Marseille et Gibraltar est assez active. En voici le tableau.

ANNÉES.	ENTRÉE.	SORTIE.
1825	35	309
1826	66	205
1827	32	116
1828	28	37
1829	17	38
1830	12	42
1831	12	29
1832	10	28
1833	6	17
1840	6	33

Les 6 navires entrés à Marseille en 1833 jaugeaient 612 tx.; les 17 sortis, 3,696 tx.

Les 6 entrés en 1840 jaugeaient 1,068 tx., 4, jaugeant 374 tx., étaient français (un était sur lest); 2, jaugeant 694 tx., portaient le pavillon des États-Unis.

Les 33 navires sortis jaugeaient 4,311 tx.; 9, dont 2 sur lest, étaient français, 24 (tous chargés) portaient tiers pavillon, savoir: 12 sardes, 4 espagnols, 3 américains, 2 toscans, 1 portugais, 1 grec, 1 romain.

On aura remarqué la grande disproportion qui existe entre le nombre des entrées et celui des sorties, surtout dans les premières années de ce tableau.

C'est que des navires sous tiers pavillon, chargés principalement de grains, farines, denrées coloniales, tissus de coton et de laine, etc., étaient expédiés à la destination simulée de Gibraltar, tandis que leur destination réelle était pour les ports de la Péninsule,

Ces expéditions simulées étaient faites dans le but d'éluder les tarifs espagnols.

Le tableau qui précède prouve que le genre de commerce que je viens d'indiquer a bien fléchi, a même cessé à Marseille depuis 1827.

L'Angleterre, au contraire, a donné un grand et hardi développement à ces relations interlopes: on a vu ses navires repousser par la force les douaniers espagnols qui s'opposaient à leurs opérations de contrebande et reprendre à main armée, dans les ports mêmes de l'Espagne, leurs bâtimens capturés. Les importations anglaises à Gibraltar se sont élevées, en 1839, à 15,000,000 fr. (dont 2,500,000 en produits coloniaux). Presque tout a été jeté dans la Péninsule par 421 navires sortis de Gibraltar pour l'Espagne pendant cette année. (1)

Les principaux articles importés à Gibraltar sont les *tabacs* et les *tissus de coton* qui s'écoulent en Espagne par voie de contrebande; les *sucres* San-Yago et les Havane bruns et blancs, les *cafés* de toute espèce; *Cacao, thé, riz*; les *morues*, dont l'Espagne fait une si grande consommation; les vins communs de Malaga et de Catalogne qui s'exportent pour l'Amérique, qui fournit en retour de grandes quantités de *douves*; le *plomb*, qu'on expédie ensuite pour le Nord et l'Est de l'Europe, et même pour l'Inde et la Chine; le *blé*, l'*orge*, l'*huile*, le *soufre*, etc.

(1) Le nombre total des navires sortis de Gibraltar a été de 1,526, dont 486 pour l'Angleterre et ses possessions, 120 pour la France.

Marseille envoie à Gibraltar des marchandises destinées à Maroc, particulièrement des soies.

Le nombre des navires entrés à Gibraltar, en 1839, a été de 1579. 402 venaient d'Angleterre ou de ses posessions, 316 d'Espagne, 187 de France, 87 des États-Unis, 88 de Sardaigne. Le tonnage total a été évalué à 180,000 tonneaux, dont 80,000 sous pavillon anglais. Dans le chiffre des pavillons étrangers, celui des États-Unis est le plus considérable. Le pavillon sarde paraît occuper le second rang. La part du pavillon français dans les relations directes avec la France a été de 83 navires à l'entrée et de 66 à la sortie

§ III. — *Malte.*

Malte nousfournit du coton blanc et roux, du cumin, des vases d'une pierre coquillière blanche, des pavés de la même pierre, des oranges, etc.

En 1839, les exportations de Malte pour la France ont consisté en:

Grains.	Orge pour l'Algérie........ F.	364,800
	Blé....................	286,800
Minéraux......................		31,300
Coton en laine......................		12,000
Autres articles......................		24,400
		719,300

Importations de France à Malte.

Mercerie......................	F.	120,150
Tissus	de soie..................	62,500
	de chanvre et de lin........	19,500
	de coton..................	17,500
Denrées coloniales..............		56,250
Boissons fermentées..............		37,500
Peaux tannées..................		28,500
Modes......................		28,000
Papier......................		15,700
Poterie......................		15,000
Quincaillerie......................		13,700
Droguerie......................		12,500
Animaux vivans (de l'Algérie)......		11,200
Autres articles......................		46,000
		484,000

Pendant la même année, les importations à Malte de toutes provenances se sont élevées à 17,151,900 fr.; les exportations, à 12,390,500 fr.

La Russie figure au premier rang pour les importations, à l'avant-dernier pour les exportations. Malte a un commerce très actif avec les Deux-Siciles, la Turquie, les états Barbaresques, la Toscane, etc.

Le nombre des navires entrés à Malte, en 1839, a été de 742, dont 372 venaient des Deux-Siciles, 99 de l'Angleterre, 11 de la France. Il en a été expédié 523, dont 27 pour France. La part du pavillon français dans la navigation directe entre Malte et la France a été :

Entrée : 2 navires jaugeant 197 tonneaux.
Sortie : 2 » » 269 »

Voici le tableau de la navigation entre cette île et Marseille depuis 1825 :

ANNÉES.	ENTRÉE.	SORTIE.
1825	13	10
1826	12	8
1827	9	12
1828	21	23
1829	14	15
1830	15	15
1831	16	15
1832	24	30
1833	20	19
1840	15	17

En 1833, les 20 navires entrés à Marseille jaugeaient 2,559 tx.; les 19 sortis, 2,497. En 1840, les 15 entrés (tous chargés) jaugeaient 2,404 tx.; 13 étaient sous pavillon anglais, 1 français de 81 tx., 1 toscan de 72. Les 17 sortis jaugeaient 2,358 tx.; 4 étaient sur lest, 12 avaient pavillon anglais, 1 français, 2 sardes, 1 autrichien, 1 napolitain.

Depuis que les Anglais ont repris la route de l'Inde par la Méditerranée, Malte a acquis une importance qui s'accroît chaque jour.

Elle sera l'entrepôt du commerce de l'Angleterre avec les Indes, comme elle l'est déjà conjointement avec Gibraltar de ses relations avec les contrées Méditerranéennes.

§ IV.

Iles Ioniennes

Ces îles, prises en 1796 par les Français, reprises par les Turcs en 1799, formèrent le gouvernement de la République des Sept Iles reconnu par le traité d'Amiens, et mis sous la protection de la Russie.

Aujourd'hui elles sont sous la protection de l'Angleterre', et par conséquent sous sa dépendance.

Corfou est le siége du gouvernement, Zante celui du commerce. Elle reçoit de la mer Noire du beurre, des cuirs, du fer, du froment, etc. Le blé dur de Tangarock est celui qu'elle préfère. L'Allemagne lui fournit de la quincaillerie, des toiles, etc.

Zante exporte les produits des sept îles, qui consistent en hùiles, raisins de Corinthe, eau-de-vie et savon.

Les îles Ioniennes ont produit en 1839 environ 160,000 barils d'huile (1).

La récolte du raisin de Corinthe a donné pour résultat pendant la même année :

A Céphalonie	11,000,000 liv.,	en 1840	14,000,000 liv. (2)
A Zante	6,000,000 »	en 1840	9,000,000 »
A Ithaque	400,000 »	—	—

Presque tout est exporté pour l'Angleterre, une faible partie pour l'Amérique et le reste pour Hambourg, Amsterdam, Anvers et Venise.

Le mouvement commercial des îles Ioniennes, en 1839, a donné lieu à l'entrée de 924 navires jaugeant 105,670 tonneaux, 6 venaient de France, 5 ont été expédiés pour cette destination. Les importations se sont élevées à 16,030,000 fr., les exportations à 11,124,000 fr. La Russie est encore au premier rang dans les importations à cause de ses blés; la Turquie au second, (2,890,000 f.);

(1) Le baril = 64 litres 384.

(2) La livre = kilogrammes 0,480. On les a vendus en septembre 1840 325 fr les 1000 livres.

l'Autriche au troisième, (2,640,000 fr.) ; l'Angleterre au quatrième, (2,405,000 fr.)

Les opérations directes de la France avec les îles Ioniennes sont peu considérables, elles se font en grande partie par l'intermédiaire de Trieste et de Malte. Voici toutefois ce qu'ont été les échanges directs.

A L'IMPORTATION :

Tissus	de soie..................... F.	100,000
	de coton....................	40,000
	de laine....................	30,000
	de lin et de chanvre........	15,000
Cristaux, porcelaine et faïence......		120,000
Vins, esprits et bière..............		70,000
Métaux ouvrés, quincaillerie.......		20,000
Autres articles....................		25,000
		420,000

A L'EXPORTATION POUR FRANCE :

Huile d'olive......................	140,000

Un acte du parlement Ionien du 9 août 1831, a supprimé une grande partie des droits qui atteignaient la navigation étrangère dans les ports des septs îles, et notamment les droits de phare, de carénage, de mole et de lest. Il a en même temps exempté de toute taxe les navires entrant en relâche forcée ou pour tout autre cause sans faire des opérations de commerce.

Le nombre des navires venus à Marseille des îles Ioniennes, a été, en 1828, de 6 ; en 1829, de 9 ; en 1830, de 9 ; en 1831, de 3; en 1832, de 3 ; en 1833, de 1, jaugeant 108 tx ; en 1840, de 2 jaugeant ensemble 175 tx., sous pavillon français, chargés.

Celui des navires sortis de Marseille a été, en 1828, de 3 ; en 1829, de 12 ; en 1830, de 14 ; en 1831, de 11 ; en 1832, de 13 ; en 1833, de 13, jaugeant 1,441 tx.; en 1840, de 22, jaugeant 2,163 tx., dont 2 seulement étaient chargés; sur les 20 autres, 19 étaient français, 1 napolitain.

§ V.

Importations à Marseille du Royaume-Uni et de ses poss essions dans la Méditerranée.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

La valeur des importations de l'Angleterre et des possessions anglaises dans la Méditerranée pour le port de Marseille s'est élevée, en 1828, à 4,319,181 fr.; en 1831, à 1,615,239 fr.; en 1839, à 8,098,994 fr., pour le commerce général, et à 4,705,165 fr., pour le commerce spécial (1).

Voici la quantité des principaux articles dont elles se composaient en 1831 (2), 1839, 1840 :

		1831.	1839.	1840.
Peaux brutes sèches.	Grandes............	174	5,723	74 q. m.
	Petites d'agneaux.....	34	47	47
	De chevreaux........	7	10	—
	Autres..............	1	96	148
Soie grège autre que douppion..		3	3	6
Cire non ouvrée..............		200	111	26
Os de bétail.................		624	1,075	1,203
Cornes de bétail brutes........		60	244	214
Fruits sains, citrons et oranges.		40	5	9

(1) J'ai expliqué dans le premier volume, page 155, ce que l'on entend par commerce général et commerce spécial.

(2) En 1832, la quantité d'huile pour fabrique importée à Marseille des possessions anglaises a été de 3,833 quintaux métriques. Celle du coton, de 1,740 k. L'importation de la houille a été réduite à 2,734 k. Celle du fer en barres, s'est élevée à 1,129,498 k. Celle de l'argent monnayé, à 1,524,200 grammes

En 1833, les quantités ont été ainsi qu'il suit pour les articles suivans :

Huile d'olive pour fabrique..............................	1,335 qx. m.
Houille..	1,239
Fonte brute en gueuses de 25 kil....................	831
Fer en barres..	11,871
Tôle...	1,495
Fer-blanc..	2,433
Étain..	706
Or brut..	6 k.
Argent brut..	57
Or monnayé...	6
Argent monnayé...	637

	1831.	1839.	1840.	
Sucre étranger brut, blanc, terré.	350	3,068	1,179	q. m.
Cacao	23	338	144	
Café sain	172	—	784	
Canelle fine	9	53	40	
Huile d'olive commune pour les fabriques	3,209	26	2,926	
Coton en laine	1,137	680	93	
Emeric en pierre	366	—	—	
Matériaux, pierre, etc	37	203	495	
Fer en barres	6,510	12,440	14,648	
Tôle	946	1,937	2,135	
Fer-blanc	770	1,918	2,703	
Plomb brut	329	1,012	10	
Étain brut	107	70	541	
Houille	5,620	273,911	298,432	(1)
Nankins	27	—	37	
Fils de chanvre et de lin	—	144	108	
Ancres	100	811	841	
Or brut	2 kil.	85 kil.	59 kil.	
Argent brut	175	3,782	6,050	
Or monnayé	6	230	251	
Argent monnayé	1,047	4,798	9,562	
Machines et mécaniques	—	398,230 fr.	394,561	fr.
Câbles en fer	—	1,080	1,326	q. m.
Fontes brutes	—	3,142	4,189	

Exportations de Marseille pour le Royaume-Uni et ses possessions dans la Méditerranée.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

En 1828, la valeur des exportations de Marseille pour cette destination était de 9,519,902 fr.; en 1832, de 6 millions ; en 1839, de 21,067,169 fr., dont 8,487,755 en articles français. Voici les principaux articles qui composaient ces expéditions en 1833, 1839 et 1840 :

	1833.	1839.	1840.
Laine en masse	1,774 q. m.	81 q. m.	98 q. m.
Soies écrues grèges	150	403	321

(1) En 1841 il a été importé d'Angleterre à Marseille 380,787 quintaux mériques de houille.

	1833.	1839.	1840
Froment-grains......	4,506 h.	222,736 h.	89,876 h. (1)
Froment-farines	1,371 q. m.	21,837 q. m.	7,173 q. m
Sucre étranger terré...	1	426	26
Clous de Girofle......	19	1,011	85
Fleurs de lavande et d'oranger.........	78	36	10
Coton en laine........	—	3,865	112
Garance en racine....	17,630	7,451	21,099
Id. en poudre....	15,287	33,918	44,597
Extrait de garance....	—	67	30
Chardons cardières...	2	10	—
Tourteaux de graines oléagineuses.......	490	23,106	76,304
Soufre brut..........	7,846	100,430	19,002
Acétate de cuivre non-cristalisé(vert-de-gris)	152	201	113
Parfumeries..........	78	141	143
Tabac fabriqué.......	1	254	242
Vin ordinaire en futaille	917 h.	1,757 h.	1,019 h.
Id. en bouteil.	362	491	452
Vin de liqueur en fut.	64	79	2
Id. en bout	23	5	27
Eau-de-vie de vin....	3,261	423	510
Tissus de soie.........	47 q. m.	64 q. m.	85 q. m.
Papier......	39	554	360
Peaux tannées et corroyées	153	100	78
Peaux marroquinées et vernissées.........	4	15	35

Exportations avec prime.

Sucre raffiné.........	206 q. m.	563 q. m.	39 q. m.
Savon................	980	878	673
Chapeaux de paille...	—	426 chap.	378 chap.
Peaux ouvrées........	7	105 q. m.	88 q. m.
Tissus de coton.......	26	160	228
Tissus de laine......	95,796 fr.	411,906 fr.	417,433 fr.

(1) Exporté de Marseille, en 1841, pour l'Angleterre, 344,376 hect.

CHAPITRE III.

BELGIQUE, HOLLANDE, VILLES ANSÉATIQUES ET PRUSSE.

Navigation entre ces pays et Marseille. — Belgique. — Ses importations et ses exportations à Marseille. — Sa marine marchande, son commerce et son industrie. — Hollande. — Ses relations avec Marseille avant la Révolution. — Sa navigation et son commerce en général, et particulièrement avec Marseille. Valeurs et quantités importées et exportées entre la France, Marseille et la Hollande. — Traité de commerce avec les Pays-Bas. — Villes Anséatiques. Leur commerce et leur navigation. — Rapports avec Marseille. — Valeurs et quantités des articles importés et exportés. — Tableaux comparés du commerce de Marseille et de la France avec les villes Anséatiques. — Prusse. — Mouvement commercial de ses ports. — Association allemande — Commerce entre Marseille et la Prusse. — Observations générales.

Jusqu'en 1831, la Hollande et la Belgique ont été comprises aux états de douane sous la dénomination commune de Pays-Bas. Les rapports commerciaux des villes Anséatiques et de la Prusse ont beaucoup d'analogie avec ceux de ces pays. Je réunis donc dans un seul tableau leur navigation.

Mouvement de la navigation entre Marseille et les ports de la Hollande, de la Belgique, des villes Anséatiques et de la Prusse, de 1825 à 1831 et en 1840.

ANNÉES.	ENTRÉE.	SORTIE.
1825........................	21	14
1826........................	28	21
1827........................	22	16
1828........................	45	19
1829........................	31	19
1830........................	43	31
1831........................	15	36
1840........................	37	44

A partir de 1831, il y a lieu de séparer la Hollande de la Belgique.

§ I.

BELGIQUE.

La valeur des exportations du port de Marseille pour la Belgique a été, en 1831, de 331,652 fr. commerce général; en 1839, de 1,764,417 fr., commerce général, et de 728,270 fr., commerce spécial. Voici les principaux articles qui y figuraient en 1831, 1832, 1833, 1839 et 1840.

	1831.
Amandes	768 q. m.
Jus de réglisse	172
Huile d'olive comestible	39
Garance moulue	316
Noix de galles pesantes	75
Savon	1,360
Vin ordinaire en futaille	13 hect.
Soufre épuré	384 q. m.
Soufre sublimé	115
Crême de tartre	32

Principaux articles exportés de Marseille pour la Belgique.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

	1832.	1833.	1839.	1840.
Grains de froment	—	—	11,481 h.	3,443 h.
Citrons et oranges	117 q. m.	472 q. m.	680 q. m.	666 q.
Amandes	633	386	233	44
Gommes pures exotiques	64	157	190	279
Suc de réglisse	399	188	85	—
Jus de citron	27	12	1	1
Huiles volatiles	10	10	15	11
Huile d'olive comestible	649	855	1,833	1,856
Id. propre aux fabriq.	212	849		
Racine de réglisse	92	386	1,374	1,029
Ecorces de citron et d'orange	37	72	19	10
Liége ouvré, bouchons	29	18	9	25
Coton en laine	75	—	—	2
Laine en masse	83	—	—	2

	1832.	1833.	1839.	1840.
Garance en racine.....	49 q.m.	72 q. m.	27 q. m.	3 q.
Id. moulue.......	3,092	6,257	2,968	3,486
Noix de galles pesantes.	263	207	255	202
Soude...............	376	325	1,366	1,011
Natron...............	1,210	119	—	—
Sel marin	797	499	—	—
Sulfate de soude.......	2,888	4,436	1,594	139
Sulfate d'alumine......	37	62	—	—
Crême de tartre.......	132	81	27	74
Acétate de cuivre......	28	43	15	22
Savon...............	1,474	3,252	1,750	2,042
Vin ordinaire en futailles	80 h.	322 h.	282 h.	151 h.
Eau-de-vie de vin......	9	37	6	25
Soufre brut...........	1,401 q.	2,228 q.	6,160 q.	2,145 q.
Soufre rafiné ou épuré..	776	1,450	1,188	1,170

En 1831, les importations de la Belgique à Marseille n'ont présenté qu'une valeur de 1,308 fr., et se composaient de 613 k. peaux brutes sèches grandes, et 73 k. follicule de séné; depuis lors un progrès sensible s'est manifesté, elles se sont élevées, en 1839, à 367,161 fr., commerce général, et 310,045 fr., commerce spécial. En voici quelques articles pour 1839 et 1840:

Importations de Belgique à Marseille.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

	1839.	1840.
Tabac en feuille.........	98 q. m.	— q. m
Toiles de chanvre et de lin.	28	2
Tissus de laine...........	1	44
Ouvrages en fer..........	314	96
Pompes à vapeur et autres machines.............	77,280 fr.	15,960 fr.
Armes à feu portatives....	50 q. m.	42 q. m.
Armes de traite..........	58	162
Mercerie commune......	117	22

En 1840, 10 navires chargés, jaugeant 1,096 tx., sont arrivés d'Anvers à Marseille; 1 était français, 2 belges, les autres 7 sous tiers-pavillon.

15 navires, jaugeant 2,028 tx., sont partis de Marseille pour ce port pendant la même année. Tous, à l'exception d'un suédois, étaient chargés ; 2 étaient français, 4 belges, 3 suédois, 2 knépusiens, 1 hollandais, 1 napolitain, 1 hanôvrien, 1 prussien.

Les navires arrivés de Belgique en France pendant la même année sont au nombre de 79 ; les navires partis pour la Belgique 136.

Le commerce maritime de la Belgique a souffert de sa séparation de la Hollande. Presque tous les navires expédiés de Marseille pour la Hollande touchaient à Anvers ; aujourd'hui ils vont directement à leur destination.

Cependant la marine marchande belge est en progrès. En 1831, le total des entrées et des sorties dans les ports de Belgique (Anvers, Ostende, Gand et Nieuport), a été de 2,139 navires, jaugeant 243,832 tx. ; en 1840, de 3,466 navires, jaugeant 453,493 tx. Le pavillon belge figure pour un tiers dans la navigation de 1840. En 1837, il n'y entrait que pour un quart.

D'après un traité conclu le 21 septembre 1838 entre la France et la Belgique, les pavillons des deux états sont traités dans leur ports respectifs à l'égal des nationaux. D'autres faveurs ont été accordées par la France aux provenances de la Belgique nommément à ses houilles, qui paient des droits bien moins élevés que celles de l'Angleterre. Ces faveurs sont bien entendues. Il ne faut pas que la Belgique, repoussée par nous, se jette dans le sein de l'association allemande. Ce n'est pas qu'elle puisse en faire partie intégrante puisque les seuls états de la Confédération ont cette faculté ; mais elle pourrait conclure avec les pays germaniques un traité qui la détacherait de la France. Et c'est un pays dont les relations commerciales ne sont pas à dédaigner ; il est riche et industrieux. Avec une population de 4 millions d'habitans, il fait un commerce proportionnellement double de celui de la France. En 1838, ses importations totales se sont élevées à 238 millions, ses exportations à 193. En 1840, il a reçu de France 51 millions de marchandises. Il lui en a fourni pour 85 millions et lui a envoyé en outre 37 millions de numéraire.

Son industrie à pris un développement qui lui fait vivement sentir la nécessité de s'ouvrir un débouché vers la France. — En 1834, la Belgique ne possédait qu'un ou deux fourneaux au coke pour la production de la fonte de fer. En moins de quatre ans, quarante-sept fourneaux ont été établis, produisant par an plus de 200 millions de kil. de fonte, c'est-à-dire plus de la moitié de la fabrica-

tion de la France et le tiers de la fabrication de l'Angleterre, qui a pour consommateur le monde entier.

L'exploitation des houilles belges paraît aussi excéder les besoins des débouchés habituels. Le nombre des mines de houille en activité à la fin de 1840, dans la province du Hainaut, était de 366.

La fabrication du sucre de betterave y a pris une certaine importance; on évalue la production officielle à 5 millions de kil.

§ II.

HOLLANDE.

Avant la révolution de 1789, il arrivait chaque année à Marseille, aux mois de juin et de juillet, 8 ou 10 navires hollandais du port de 250 tx. environ, chargés de poivre et d'épiceries dont la Compagnie des Indes hollandaises opérait la vente au mois de mars; ces navires apportaient en outre des fromages, des harengs, des stockfichs, du fer, de l'étain, de la céruse, des pinceaux communs, de la garance moulue, des toiles et autres articles (1).

Il entrait en outre 8 ou 10 vaisseaux hollandais chargés de grains du nord et de munitions navales.

Quelques-uns de ces bâtimens chargeaient à Marseille des vins et eaux-de-vie et des fruits de Provence. Les autres se rendaient à Cette, à Agde, en Espagne, en Italie, en Portugal pour y prendre des cargaisons de retour.

Les importations de ces navires étaient presque entièrement pour le compte de négocians marseillais.

Les relations entre Marseille et la Hollande sont assez actives.

La révolution Belge n'a pas ralenti cette activité,

Tandis que la Hollande brûlait l'entrepôt d'Anvers et bloquait son port, les navires hollandais s'emparaient de sa navigation (2).

Aussi le *Journal de la Haye* du 6 janvier 1832 constatait que depuis 1830 la marine hollandaise avait pris un mouvement ascen-

(1) La Hollande importa en France, en 1792, pour 30,996,000 fr. de marchandises, et elle en exporta pour 119,592,000 fr. Ces exportations consistaient surtout en denrées de nos colonies qu'elle répandait dans le reste de l'Europe. D'après Chaptal, la moyenne des exportations de la France pour la Hollande a été, de 1787 à 1789, de 41,466,530 francs.

Les états de douanes de 1840, présentent aux importations en France 28,918,861 francs, et aux exportations 21,515,961 francs.

(2) En 1826, la Hollande et la Belgique réunies ne possédaient que 1,176 bâtimens du port de 148,000 tonneaux. En 1840, la Hollande seule possédait 1,528 navires jaugeant 270,000 tx.

dant. Il établissait que le nombre des navires entrés en Gœrée et dans la Meuse avait été,

En 1830, de 1,681
En 1831, de 2,157

et que les départs s'étaient élevés,

En 1830, à 1,721 navires;
En 1831, à 2,134 »

Dans ces chiffres ne sont point compris les navires de pêche ordinaire et ceux de la pêche du hareng qui circulent dans les bras de la mer de Zélande et vers Hambourg.

En 1839, le mouvement commercial dans les Pays-Bas a donné lieu à l'entrée de 5,905 navires, jaugeant 779,513 tx.; il en est sorti 5,675, jaugeant 727,749 tx. (1). Les pêches y figurent pour 155 navires entrés, 154 sortis. 1,968 venaient d'Angleterre, 2,090 s'y sont rendus; 273 sont arrivés de France, 233 ont été expédiés pour cette destination.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre les Pays-Bas et la France étaient au nombre de

136 navires, jaugeant 21,402 tx. (entrée.)
134 Id. Id. 21,616 tx. (sortie.)

La valeur des importations de toute provenance a été de .... 395,871,000 fr.

Celle des exportations de.. 287,392,000 fr.

La navigation entre Marseille et la Hollande s'opère ordinairement par navires hollandais.

Il est entré dans le port de Marsrille, en 1832, 46 navires jaugeant 6,605 tx., venant de la Hollande et des villes libres; il en est sorti pour cette destination 26, jaugeant 4,687 tx.

En 1833, le nombre des arrivées a été de 41 navires du port de 5,704 tx.; celui des sorties de 38, du port de 6,064 tx.

En 1840, 23 navires chargés, jaugeant 3,393 tx. sont arrivés de Hollande à Marseille (20 hollandais, 3 sous tiers pavillon), 18 venant d'Amsterdam, 4 de Rotterdam, 1 de Hordingen.

Pendant la même année, il a été expédié de Marseille pour les Pays-Bas, 15 bâtimens tous hollandais, jaugeant 1,995 tx.; 7 étaient sur lest.

La valeur des exportations de Marseille pour la Hollande a été, en 1831, de 611,622 fr.; celle des importations de 535,173 fr.

(1) Amsterdam figure dans ce mouvement pour 3,516 navires entrés et 3,370 sortis, pour 161 millions aux importations et 133 aux exportations.

En 1839, les exportations ont été de 1,913,457 fr., dont 1,232,124 en marchandises françaises. Les importations, de 1,602,675 fr., dont 263,426 ont été mis en consommation.

Voici les quantités des principaux articles dont elles se sont composées en 1831, 1832, 1839, 1840:

Principaux articles importés de la Hollande à Marseille en 1831, 1832 (1), 1839, 1840.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

	1831.	1832.	1839.	1840.
Fromage.............	3,790 q. m.	7,579 q. m.	6,998 q. m.	7,086 q. m.
Tabac en feuille......	115	225	233	21
Brai gras et goudron..	1,103	—	—	21
Camphre raffiné.......	10	—	10	2
Bois commun scié.....	12,565 st.	18,571 st.	24,768 m.	22,842 m.
Lin peigné...........	15	6	146	22
Bois de teinture moulu.	110 q. m.	59 q. m.	— q. m.	— q. m.
Briques et pierres.....	122	—	127	121
Pommes de terre......	1	37	44	14
Cuivre allié de zing, laminé...............	21	28	8	16
Etain brut...........	40	—	70	62
Céruse...............	298	198	182	310
Tabac fabriqué.......	160	100	6	2
Sucre raffiné.........	—	—	3,872	11,437 (2)
Eau-de-vie de grains..	5 h.	—	50 h.	45 h.
Limes...............	79 q. m.	61 q. m.	115 q. m.	130 q.m.
Scies...............	3	8	—	16
Outils de fer et acier..	23	48	73	67
Coutellerie...........	11	10	13	41
Mercerie.............	7	10	24	34

(1) En 1833, les quantités importées ont été ainsi qu'il suit pour quelques-uns de ces articles :

Fromage................................	7,965 qx. mét.
Tabac en feuille...........................	34
Id. fabriqué........................	146
Céruse..............................	327
Eau-devie de grains......................	12 h.

(2) Les importations de sucre raffiné hollandais dans notre entrepôt ont été favorisées par un drawback de 33 florins 40 c. * par 100 livres **, (équivalent d'un rendement de 61 35 c. p. o|o). Une loi du 30 décembre 1840 a réduit ce drawback à 32 florins 56 c. (équivalent d'un rendement de 67 1|2 pour cent sur les sucres bruts des Indes-Hollandaises.)

* Le florin (100 cent.) égale 2 fr. 12 centimes.

** Les 100 livres égalent 100 kilogrammes.

Principaux articles exportés de Marseille pour la Hollande en **1831 1832 (1), 1839 1840.**

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

	1831	1832	1839	1840
Laine en masse........	440 q. m.	215 q. m.	47 q. m.	— q. m.
Amandes	545	320	190	32
Clous de girofle.........	2	1	17	5
Poivre et piment........	8	5	11	10
Gommes pures exotiques.	6	9	302	96
Opium...............	4	7	—	—
Manne................	13	3	2	—
Jus de réglisse..........	175	60	2	—
Huile d'olive comestible..	185	78	487	309
Id. propre aux fabriques.	66	34		
Racine de réglisse.......	128	33	518	378
Écorces d'orange et de citron............	20	15	52	12
Feuilles de séné........	35	30	3	39
Liége ouvré, bouchons...	24	65	21	74
Garance moulue..	407	1,005	5,072	3,063
Noix de galles pesantes...	28	31	503	560
Marbre brut...........	68	—	—	—
Soufre brut.............	922	1,062	7,679	3,416
Id. épuré	1,036	797	1,279	140
Id. sublimé.........	118	152		
Soude	174	171	398	121
Crême de tartre........	58	30	35	39
Savon	835	517	799	646 (2)
Vin ordinaire en futailles.	4,636 h.	2,007 h.	657 h.	788 h.
Vin de liqueur en futaille.	32	230	5	2
Vin de liqueur en bouteill.	3	2	1	—
Eau-de-vie de vin.......	44	250	915	159
Fil de poil de chèvre.....	89 q. m.	15 q. m.	29 q.m.	—

(1) Voici, pour 1833, les quantités exportées dans les articles suivans :

Laine en masse..............................	397 qx. mét.
Amandes	218
Huile d'olive comestible..........................	478
Garance moulue..............................	1,001
Soufre brut	1,337
Soudes....................................	28
Vin ordinaire en futailles......................	4,035 hect.

(2) Dont 13 quintaux métriques à l'huile de palme.

Voici les tableaux comparés du commerce de la France et de Marseille avec la Hollande. L'énumération des marchandises qui forment la base des échanges entre la France et la Hollande montrera quels sont ceux dont on pourrait accroître les relations de Marseille avec cette puissance.

VALEUR DES IMPORTATIONS DE HOLLANDE
EN 1839.

DÉSIGNATION des Marchandises.	COMMERCE GÉNÉRAL, Marchandises étrangères arrivées		COMMERCE SPÉCIAL, Marchandises étrangères mises en consommation	
	à Marseille.	en France (1)	à Marseille.	en France.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Tissus de soie.....	—	10,105,966	—	—
Tabac en feuilles..	149,034	4,568,896	—	7,732,237
Fromages.........	489,869	2,473,646	200,635	2,077,557
Indigo............	—	1,494,042	—	821,150
Étain............	14,092	1,373,600	14 092	1,423,660
Peaux brutes......	—	1,163,508	—	1,255,469
Instrumens aratoires, limes, scies, etc............	55,330	660,424	—	439,824
Ecorce de quinquina	—	591,504	—	141,352
Armes...........	7,660	433,080	—	—
Café.............	—	352,543	—	192,340
Bois exotiques.....	—	314,098	—	316,445
Engrais..........	—	233,813	—	233,818
Tissus de laine	—	230,810	—	—
Fer.............	17,521	198,362	2,923	188,918
Mercerie.........	23,501	177,648	156	156
Tissus de lin ou de chanvre.........	—	152,169	—	—
Coton...........	—	107,456	—	134,719
Graine de lin......	—	139,777	—	104,833
Laque	—	101,519	—	106,528
Orseille	—	86,192	—	83,336
Machines et mécaniques	—	13,896	—	194,321
Autres articles....	794.938	3,506,210	45,620	1,943,501
TOTAUX....	1,602,675	28,444,125	263,426	17,390,008

(1) Dans ce tableau et dans les suivans la colonne de la France comprend toujours Marseille.

On remarquera que les chiffres du commerce spécial sont quelquefois supé-

VALEUR DES EXPORTATIONS POUR LA HOLLANDE EN 1839.

DÉSIGNATION des Marchandises.	COMMERCE GÉNÉRAL. Marchandises Françaises et étrangères exportées		COMMERCE SPÉCIAL. Marchandises Françaises exportées	
	de Marseille.	de France.	de Marseille.	de France.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Vins	143,14	2,751,382	14,314	2,744,753
Tissus de soie	—	2,351,280	—	247,280
Tissus de coton	180	1,462,838	—	1,438,366
Sucre des colonies françaises	3,567	1,053,252	—	—
Tissus de laine	29,060	1,001,596	—	1,001,596
Papier et ses applications	—	525,275	—	524,499
Garance moulue	507,158	518,927	507,158	507,225
Résines indigènes	13	428,829	—	428,815
Plaqués	—	400,100	—	—
Articles divers de Paris	250	399,620	250	399,620
Modes	80	398,456	80	398,456
Peaux brutes	—	367,680	—	—
Mercerie	—	350,900	—	350,900
Riz	96	326,354	96	96
Fruits de table	31,881	323,667	9,759	307,509
Eaux-de-vie de vin	63,339	269,107	3,064	133,083
Horlogerie	—	171,016	—	154,680
Sel marin	1	158,912	1	158,912
Sucre étranger	—	113,308	—	—
Savon	504,075	550,000	504,075	550,000
Autres articles	759,443	4,623,198	218,002	2,298,390
TOTAUX...	1,913,457	18,545,697	1,232,124	13,744,084

Un traité de commerce conclup ar la France avec la Hollande, et adopté par les chambres dans leur session de 1841, stipule que les produits spécifiés en l'art. 22 de la loi du 28 août 1816 (principalement les cotons et les denrées coloniales), qui arriveront des ports néerlandais par le Rhin et la Moselle aux bureaux de Stras-

rieure à ceux du commerce général, c'est que les articles auxquels ils s'appliquent, arrivés à l'entrepôt les années précédentes, n'ont été mis en consommation qu'en 1839.

bourg et de Sierk seront admis à l'importation par bâtimens français ou néerlandais, en payant les droits afférens à la provenance des entrepôts d'Europe sous pavillon français.

Les droits d'entrée en France ont été réduits d'un tiers sur la céruse (carbonate de plomb pur et mélangé) et sur les fromages de pâte dure, de fabrication néerlandaise, dont l'importation a lieu en droiture par mer des ports des Pays-Bas, soit par navires français, soit par navires néerlandais.

Ce traité, très favorable à la Hollande, doit nuire à notre marine marchande. Les entrepôts de la Hollande pourront fournir à la France, par le Rhin, des produits naturels et exotiques qui jusqu'ici n'étaient admissible que par mer. Il est vrai que ces produits auront à payer les droits différentiels afférens à la provenance des entrepôts ; mais le transport des denrées coloniales à travers la France est encore si coûteux qu'on ne peut douter que les droits différentiels n'empêcheront pas ces denrées de pénétrer dans nos départemens de l'Est.

Le gouvernement n'a qu'un moyen d'atténuer pour nos ports les mauvais effets de ce traité : c'est d'améliorer nos voies de communication, de construire des canaux et des chemins de fer. Il faut, disait le *Journal des Débats* du 13 mars 1841, accorder à Marseille le chemin qui doit la rattacher au Rhône et dont il est inconcevable qu'on ne l'ait pas dotée encore. Ce vote doit marcher de pair avec celui du traité hollandais. Agir autrement ce serait se faire complice du projet qu'a évidemment conçu la Hollande, d'installer à Rotterdam un entrepôt qui fleurisse aux dépens de l'entrepôt national du Havre et qui appauvrisse notre métropole de la Méditerranée.

§ III.

Villes Anséatiques.

Les villes Anséatiques, placées à l'embouchure des grands fleuves allemands, ont été de tout temps le siége d'un commerce important et très étendu. Avant la Révolution, elles étaient avec la Hollande le principal débouché des productions des colonies françaises dont la métropole ne consommait qu'une partie. En 1792, les expétions de France pour les villes Anséatiques s'élevèrent à 90,958,000 fr., et leurs importations en France à 13,842 fr. D'après Chaptal, la moyenne des exportations de la France pour les villes Anséati-

ques de 1787 à 1789 aurait été de 62,310,960 fr. Hambourg en est la principale place ; elle avait, en 1789, plus de 400 raffineries de sucre. Les transactions y sont très multipliées et même assez hasardées si on en juge par le fait suivant : en 1831, on y a compté 187 déclarations de faillites, dont 117 devant le tribunal de commerce, et 70 devant le tribunal secondaire.

La valeur des importations et des exportations par mer dans les villes Anséatiques a été, en 1839, de 1,197 millions, savoir: 93 pour Lubeck, 105 pour Brême, 999 pour Hambourg. On s'expliquera l'élévation de ces sommes si l'on considère d'abord qu'elles comprennent les opérations de cabotage qu'effectue dans la Baltique le commerce Anséate, et secondement que les villes Anséatiques sont, à proprement parler, les entrepôts des États du Nord de l'association allemande, du Danemarck, du Hanôvre, etc.

Je donnerai ci-après les chiffres du commerce propre de la France et de Marseille avec les villes Anséatiques.

Le mouvement de la navigation des villes Anséatiques, y compris le cabotage effectué tant dans la mer du Nord par Hambourg et Brême, que dans la Baltique par Lubeck, a été, en 1839, entrée et sortie réunies :

Pour Hambourg,	de 13,315	navires	jaugeant	1,187,559	tx.
Pour Brême,	de 2,817	»	»	200,000	tx.
Pour Lubeck,	de 1,666	»	»	110,691	tx.
				1,498,250	tx.

Pendant la même année, 141 navires, jaugeant 20,954 tx., sont venus des villes anséatiques en France ; 98 étaient français, 43 étrangers.

Les navires sortis de France pour cette destination ont été au nombre de 212 dont 104 français et 108 étrangers.

La navigation entre Marseille et les villes anséatiques a lieu en général sous tiers pavillon.

En 1840, 4 navires sont arrivés à Marseille venant de Hambourg,

2,	jaugeant	164 tx.	et montés par	12	hommes,	étaient Danois ;
1	»	174	»	9	»	Brémois ;
1	»	194	»	12	»	Napolitain.

Pendant la même année, Marseille a expédié pour Hambourg 11 navires jangeant 1,611, tx.; tous sous tiers-pavillon; un seul sur lest.

En 1831, la valeur des importations, dans notre port, a été de 413,671 fr.; en 1839, de 358,710; celle des exportations, de 1,544,998, en 1831; et de 2,767,263, en 1839.

Voici les principaux articles dont se composaient les importations en 1831 et 1840.

	1831.	1840.
Peaux sèches grandes	33 q. m.	— q. m.
Id. petites	681	1,100
Grains perlés	99	8
Bois comun scié	300 stères.	—
Cuivre coulé en masse, brut et brisé.	103 q. m.	— q. m.
Zinc coulé en masse	5	830
Acide arsénieux	28	12
Verrerie de toute sorte	6	49
Toile unie, écrue et blanche	72	3
Id croisée coutil	8	12
Os de bétail	—	354
Ancres	3	—
Mercerie	2	3
Viandes salées, lard, etc	—	152

Quantités des principaux articles exportés de Marseille pour les villes Anséatiques en 1831, 1832, 1839 *et* 1840.

	1831.	1832.	1839.	1400.
Laine en masse	27 q. m.	22 q. m.	— q. m.	— q. m.
Poil de chameau	9	1	1	3
Salep	15	2	—	—
Citrons et oranges	36	42	448	612
Fruits secs et tapés	128	40	103	87
Fruits confits au vinaigre.	156	89	144	92
Amandes	1,384	2,221	8,072	446
Graines à ensemencer	90	202	746	156
Mélasse	4,339	1,347	2,624	817
Girofle	254	344	454	548
Poivre et piment	65	45	18	3
Thé	42	1	—	—
Gommes pures exotiques.	181	277	195	125

	1831.	1832.	1839.	1840.
Suc de réglisse.........	83 q. m.	6 q. m.	2 q. m.	8 q. m.
Jus de citron..........	60	3	1	2
Huiles volatiles	47	33	51	65
Huile d'olive comestible	306	169	200	307
» propre aux fabriques	24	4		
Feuilles de séné........	29	1	—	—
Fleurs d'oranger et de lavande.............	58	39	40	45
Liége ouvré, bouchons.	349	580	225	362
Garance moulue	289	351	5,873	8,343
Chardons-cardières	15	95	341	60
Soufre brut.............	292	244	2,137	2,037
» épuré...........	1,357	237	785	160
» sublimé.........	510	109		
Plomb brut............	20	901	1,095	78
Soude................	23	22	1	15
Tartre brut.............	70	68	18	25
Crême de tartre........	70	68	8	201
Acétate de cuivre non cristalisé............	96	57	49	37
Noir minéral naturel....	35	1	—	—
Savons................	443	717	807	1,254
Vin ordinaire en futaille.	5,950 h.	3,237 h.	255 h.	214 hect.
» » en bouteille ..	3	3	37	24
Vin de liqueur en fut...	63	40	1	2
» » en bouteille..	33	4	1	5
Eau-de-vie de vin......	139	64	148	25

Il sera utile de connaître quelques-uns des poids et mesures en usage dans les villes Anséatiques :

L'*aune* de Hambourg équivaut à centimètres 57,298. On se sert aussi fréquemment de l'aune de Brabant, égalant 692 millimètres. Le *pied* de Hambourg égale centimètres 28,649.

On emploie aussi le *pied* du Rhin égal à centimètres 31,385.

Le *pied cube* de Hambourg correspond à décimètres cubes 23,514.

Le *quartier*, mesure des liquides équivaut à centilitres 90,504.

La *livre* (pfund) équivaut à grammes 484,410.

Le *last* de gros sel d'Espagne, de Portugal, de France, etc., est de 18 tonneaux ou de 4,800 livres environ.

VALEUR DES IMPORTATIONS DES VILLES ANSÉATIQUES EN 1839.

DÉSIGNATION des Marchandises.	COMMERCE GÉNÉRAL. Marchandises étrangères arrivées		COMMERCE SPÉCIAL Marchandises étrangères mises en consommation	
	à Marseille.	en France.	à Marseille.	en France.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Tissus de laine....	54,605	2,272,164	—	—
Zinc.............	54,605	1,390,297	54,478	1,396,167
Peaux brutes......	50,141	1,318,511	4,610	1,186,440
Tissus de lin et de chanvre	27,116	962,279	90	158,581
Tissus de coton....	—	498,622	—	—
Laines en masse...	—	427,094	—	511,487
Froment (grains)..	—	322,872	—	381,805
Tissus de soie.....	14	307,924	11	11
Plumes	2,400	301,473	75	151,855
Viandes salées....	7,897	296,769	—	—
Residu de noir animal............	—	288,763	—	288,763
Chevaux	—	195,980	—	—
Merrains de chêne.	—	70,044	—	70,370
Tabac en feuilles...	72,026	75,272	—	519,703
Plomb............	—	20,760	—	41,102
Coton............	—	18,122	—	49,998
Suif brut.........	—	11,924	—	22,987
Bambous et joncs forts...........	—	6,159	—	7,968
Autres articles....	89,906	1,533,504	9,015	802,924
TOTAUX...	358,710	10,278,533	68,279	5,609,938

Les chiffres de ces tableaux sont loin d'atteindre ceux du commerce anglais. L'Angleterre tire de l'Allemagne par les ports des villes Anséatiques une partie notable des matières premières destinées à ses manufactures. Hambourg se trouve être le port le plus favorablement situé pour ces expéditions ; aussi dans le cours de l'année 1833 y a-t-il été embarqué pour les ports anglais une masse de laines évaluée à plus de 43 millions de francs. La plupart des denrées et marchandises que l'Angleterre envoie en Allemagne passent aussi par Hambourg ; et dans l'année 1833 ces envois, qui se composaient de tissus de coton, tissus de laine, quincaillerie, coton filé, coton laine, café, sucre, indigo, etc., se sont élevés à la somme de 190 millions de francs, dont plus de 57 millions seulement pour la valeur de 20 à 25 mille balles coton filé.

VALEUR DES EXPORTATIONS POUR LES VILLES ANSÉATIQUES EN 1839.

DÉSIGNATION des Marchandises.	COMMERCE GÉNÉRAL — Marchandises Françaises et étrangères exportées		COMMERCE SPÉCIAL — Marchandises Françaises exportées	
	de Marseille.	de France.	de Marseille.	de France.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Vins.............	9,005	3,403,664	8,915	3,396,880
Tissus de soie.....	—	3,135,990	—	3,044,190
Fruits............	848,929	1,731,923	193,552	1,055,929
Sucre des colonies françaises.......	—	993,763	—	—
Carton, papier, livres, gravures et musique........	14,940	978,602	1,325	960,875
Girofle...........	174,781	864,855	—	—
Huiles volatiles....	508,500	764,600	490,500	659,900
Tissus de coton....	—	742,830	—	719,820
Porcelaines, verres et cristaux......	2,455	669,928	2,179	669,685
Garance moulue...	587,276	599,107	587,276	598,650
Tissus de laine....	—	519,152	—	518,113
Coton	—	458,356	—	—
Tabletterie, bimbeloterie et mercerie...........	828	365,281	—	363,340
Liége ouvré.......	65,800	341,280	987	987
Cochenille.........	—	337,140	—	—
Vanille...........	—	341,280	—	—
Plaqués	790	259,230	—	259,230
Mélasse	78,705	231,637	78,705	231,637
Articles divers de l'industrie parisienne	764	216,100	764	216,100
Chardons-cardières	54,574	204,930	54,574	204,930
Gants.............	—	195,440	—	195,440
Café..............	22	194,683	—	—
Eaux-de-vie......	13,599	168,121	3,441	128,724
Horlogerie...... .	340	121,084	340	115,944
Autres articles....	405,975	3,882,785	167,546	2,175,893
TOTAUX...	2,767,263	21,711,731	1,589,784	15,515,280

§ IV.

Prusse.

La Prusse, malgré le peu d'étendue de ses côtes, aspire au commerce maritime. Le nombre des constructions navales, de 1821 à 1830, s'y est élevé à 257, savoir : 119 à Stettin, 27 à Dantzick, 21 dans chacun des ports de Barth et de Kœnisberg, 20 à Elbing, 18 à Stoppelmunde, 9 à Pillau, autant à Stranslund, le reste dans d'autres ports.

Le mouvement commercial de ces ports est en progrès : il a été, en 1839, pour Dantzig de 90 millions de fr., importations et exportation réunies, de 500,000 tonneaux pour la navigation maritime (2,400 navires entrés ou sortis), et de 130,000 tonneaux pour celle de la Vistule.

Kœnigsberg et les autres ports du Frisch-Haff (Pillau, Elbing, Braunsberg et Fisch-Hausen) ont également un mouvement de 2,400 navires tant à l'entrée qu'à la sortie ; mais leur tonnage n'est que de 292,000 tonneaux; la valeur des importations et exportations est de 48,602,000 francs.

Memel a eu comme ces ports un tonnage supérieur à celui des autres années (382,330 tonneaux). Importations et exportations : 34,502,000 fr.

Stettin a reçu 925 navires jaugeant 142,476 tx., et en a expédié le même nombre, jaugeant 141,102 tx. (92 pour la France) ; les importations y sont montées à 44,097,100 fr.; les exportations à 17,633,500 fr.

La Prusse doit surtout les progrès de sa prospérité commerciale à l'association des douanes allemandes dont son gouvernement a été le promoteur. Ses efforts vers ce but datent de 1819. Mais l'association n'a été réellement constituée qu'en 1830, après l'accession de la Saxe et de la Confédération Germanique ; dès-lors elle a réuni sous la même bannière commerciale 25 millions de consommateurs et producteurs dont 13 millions prussiens.

Les résultats heureux de cette union ne se sont pas fait attendre long-temps. La Saxe n'avait que 10 filatures de laine en 1831; en 1838 elle en comptait 117; la quantité de ses métiers à tisser le lin avait crû de près de moitié.

La Prusse a d'abord souffert de la concurrence saxonne, mais

elle a repris et augmenté son activité depuis cinq ans. La liberté commerciale, après lui avoir nui momentanément, l'a relevée et fortifiée. Ses tissus de laine et de coton, ses toiles luttent maintenant sans désavantage avec les mêmes produits de la Saxe. En 1839, on comptait en Prusse 63 fabriques de sucre de betterave, en outre un grand nombre était en construction. Il y avait aussi 66 raffineries de sucre. La culture de la soie y prend de l'extension nonobstant les gelées qui détruisent chaque hiver une notable partie des mûriers. La récolte de 1838 a été de 13,000 livres de soie d'excellente qualité.

L'anéantissement de la contrebande intérieure, résulat de l'union, a été un fait d'une grande portée morale et financière.

Sur le mouvement du commerce extérieur il y a eu augmentation dans l'importation des denrées coloniales et des matières premières, diminution dans celle des produits manufacturés.

C'est le commerce de l'Angleterre avec l'Allemagne qui a subi la plus forte atteinte de la nouvelle association.

Les relations avec la France sont restées stationnaires ; il y a eu diminution dans nos exportations en vins, extension dans celle des papiers peints, des matières tinctoriales, des tissus de luxe et des articles de mode. Il ne tiendrait qu'à la France de trouver en Allemagne des débouchés larges et sûrs; pour cela il lui suffirait d'abaisser quelques-uns des droits de douanes qui arrêtent le cours des échanges entre les deux pays, notamment ceux qui frappent les bestiaux.

Nous tenons donc pour favorable à l'avenir commercial du pays, l'union allemande : elle a donné un exemple fécond en montrant les avantages de la suppression des douanes entre les États. Ce qui a été reconnu bon et utile par les peuples de l'Allemagne le sera aussi tôt ou tard par ceux de toute l'Europe. En attendant, la France trouvera plus d'avantages et de facilité à négocier un traité de commerce avec une confédération de 25 millions d'habitans qu'avec une foule de petits États.

L'association paraît désirer qu'il s'ouvre bientôt entre elle et la France des négociations tendantes à introduire dans les tarifs des deux pays des modifications propres à accroître réciproquement les moyens d'échange.

Dans la révision triennale des tarifs pour les années 1840-41-42, on a inséré quelques dispositions favorables à la France. Les droits antérieurement existans ont été diminués pour un certain

nombre de marchandises, notamment pour la *quincaillerie*, qui comprend une grande variété d'articles ; pour la *porcelaine*, les *glaces*, le *savon blanc* ordinaire, etc. Les réductions stipulées par le traité du 21 janvier 1839 avec la Hollande en faveur des *riz*, *sucres raffinés* et *sucres lumps* provenant de ce pays, sont établis dans le tarif de 1840 d'une manière générale, de sorte qu'elles profitent aux produits analogues importés de France.

L'abaissement du droit de douane qui frappe les bestiaux étrangers serait, je ne saurais trop le répéter, un moyen efficace d'obtenir de l'association Allemande les concessions les plus favorables au commerce français.

La Prusse exporte les productions de son sol, de la Poméranie et du Mécklembourg ; elle fait un grand commerce de harengs, graines et huiles de lin, graisse de baleine, bois de construction, chanvre et lin, suif, grains, etc. ; mais elle n'expédie rien de tout cela directement à Marseille. Cette ville en reçoit seulement et presque toujours, par la voie de terre, des aiguilles et divers objets de quincaillerie en fer qui se fabriquent à Aix-la-Chapelle, à Alténa, à Iserlohn, à Remscheid, etc., des rubans de fil d'Elberfeld, etc., etc.

Marseille fournit à la Prusse nombre d'articles, dont les principaux sont portés au tableau ci-après. Ces exportations sont ordinairement faites par navires français, danois, Hollandais, suédois et des villes anséatiques. La valeur de celles qui ont été faites directement a été, en 1831, de 370,164 fr.; en 1839, de 193,789.

Ces chiffres sont fort au-dessous de la réalité, parce qu'un grand nombre d'articles que Marseille envoie en Prusse sont expédiés en transit par la Belgique, la Hollande, les villes anséatiques, et figurent dans les tableaux du commerce de ces pays.

En 1840 il n'est venu aucun navire de Prusse à Marseille. Notre port a expédié pour Dantzig et Stettin 3 navires chargés, sous tiers-pavillon, jaugeant, 435 tx.

Principaux articles exportés directement de Marseille pour la Prusse en 1831, 1832 (1), 1839 *et* 1840.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

	1831.	1832.	1839.	1840.
	Q. M.	Q. M.	Q. M.	Q. M.
Amandes	247	482	202	177
Mélasse	8821	12,857	59	—
Suc de réglisse	27	5	5	—
Huile d'olive comestible.	127	130	77	52
» pour les fabriques.	11	—		
Clous de girofle	—	—	145	—
Racine de réglisse	53	12	—	—
Ecorce d'orange et de cit.	9	22	—	—
Fleurs d'oranger et de lavande	1	7	15	2
Liége ouvré, bouchons	19	174	90	142
Garance moulue	—	—	171	20
Noix de galles pesantes	2	4	—	—
Soufre épuré	411	206	294	5
» sublimé	32	36		
Chardon-cardières	—	—	138	35
Plomb brut	9	—	—	—
Tartre brut	3	23	5	3
Crême de tartre	7	8	5	—
Acétate de cuivre non cristallisé	34	46	29	18
Savon	69	14	73	9
Vin ordinaire en futaille.	442 h.	614 h.	129 h.	50 h.
— — en bouteille	1	5	1	—
Eau-de-vie de vin	5	38	38	7

(1) En 1833, nos exportations pour la Prusse ont considérablement diminué, on peut en juger par les chiffres suivans :

Amandes	12 qx. métr.
Suc de réglisse	0
Huile d'olive comestible	16
Id. pour les fabriques	0
Racine de réglisse	0
Écorces d'orange et de citron	0
Fleurs d'oranger et de citron	50 kil.
Liége ouvré, bouchons	38 qx. mét.
Garance moulue	4
Vin ordinaire en futailles	538 hect.
Mélasse	3,931 qx. mét.

Savon : 58 quintaux métriques dont 48 par terre.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le commerce entre Marseille et les contrées dont je viens de parler est alimenté en partie par les produits du midi et de l'est que le nord trouve dans nos entrepôts. Malheureusement ces transactions tendent à décroître. L'entrepôt de Londres, riche de ses immenses assortimens, nous dispute avec succès les commissions de cette partie de l'Europe. Et puis, le négociant du Nord lui-même aspire à s'affranchir de l'intermédiaire des ports d'entrepôt, et veut recevoir directement ses marchandises des pays de production. Les armateurs d'Anvers, de Gand, de Rotterdam, d'Amsterdam, de Hambourg, etc., envoient chercher à leur source les produits de l'Espagne, du royaume de Naples, de la Sicile, des Iles Ioniennes et du Levant, que naguère ils puisaient dans notre ville (1).

Des voyageurs de commerce de Naples, de Messine, de Palerme, de Zante, d'Espagne vont partout offrir ces mêmes produits.

Néanmoins, Marseille, grâce à son admirable position, ne lutte pas sans avantage contre cette redoutable concurrence. L'affluence des navires qu'attire dans son port l'exemption du droit de tonnage, permet d'y trouver sans cesse des occasions pour toutes les destinations. Cet avantage essentiel ne se rencontre pas au même degré dans les ports d'Espagne et d'Italie, et les négocians de ces pays sont souvent obligés d'envoyer à Marseille les produits qu'ils destinent au nord.

Un autre résultat de la position de notre place et de l'immense quantité de transactions qui s'y opèrent, c'est que le cours des changes y est souvent plus avantageux que dans les autres ports. Ce motif détermine en notre faveur la préférence des ordres de l'étranger.

Il faut reconnaître cependant que cette préférence nous serait encore mieux assurée si le commerce n'avait pas à supporter sur notre place des frais beaucoup plus élevés que partout ailleurs et qui excitent des plaintes générales.

Ce commerce trouve encore et surtout un obstacle à ses développemens dans les droits énormes dont nos produits nationaux sont frappés à l'étranger.

(1) Il y a dix ans, Marseille recevait de Zante des quantités considérables de raisin de Corinthe qu'elle expédiait dans le Nord ; aujourd'hui on les exporte directement de Zante pour l'Angleterre et autres pays (1834).

Chaque pays, soit par représailles, soit par intérêt mal entendu, semble vouloir emprunter à la France le système de protection exagérée accordée aux fabriques indigènes, et le commerce peut à peine se mouvoir, écrasé sous les plus lourdes taxes.

Espérons que les puissances ouvriront enfin les yeux et renonceront à cette guerre de tarifs non moins ruineuse que celle qui se fait par le fer et le feu.

Répétons en terminant que le traité conclu avec la Hollande, nous sera funeste si l'on n'améliore nos voies de communications(1).

CHAPITRE IV.

RUSSIE SEPTENTRIONALE, SUÈDE, NORWÉGE ET DANEMARCK.

Navigation entre ces pays et Marseille. — Tentatives sous Louis XIII et ses successeurs pour établir des relations commerciales entre la France et la Russie. — Concurrence anglaise. — Traité de 1787. — Importations et exportations de 1787 à 1792. — Situation industrielle et commerciale de la Russie. — Relations avec Marseille. — Suède.—Son mouvement commercial.— Sa navigation et ses échanges avec Marseille et avec la France. — Norwége. — Quantités et valeurs transportées entre ce pays et Marseille. — Danemarck. — Articles expédiés de Marseille pour cette destination. — Résumé des chapitres II, III et IV.

Avant la révolution, une trentaine de navires arrivaient chaque année à Marseille de la Suède, du Danemarck et des autres points de la mer Baltique avec des cargaisons de grains du Nord, de matières, de planches, de fer, de cuivre, de chanvre de Riga, de goudron et de bray.

(1) Si le Rhône était constamment navigable, Marseille pourrait, par ce fleuve et par le canal du Rhône au Rhin, faire arriver les marchandises à Mulhouse en trente jours au prix de 10 francs 50 centimes les 100 kilogrammes, ou bien en 20 jours au prix de 13 fr. 50, en prenant à Lyon la voie de terre. (Ce sont à peu de chose près les mêmes prix que du Havre à Mulhouse). En ce moment (février 1842) les prix de Marseille à Mulhouse sont de 13 fr. et de 17 fr.

Le transport de Rotterdam à Strasbourg coûte huit francs; la surtaxe pour les cafés est de 5 fr. 50, total 13 fr. 50. Sur des articles moins favorisés, tels que les bois ou gommes et encombrans, comme les cotons, il y a plus d'avantages pour la Hollande dont la navigation est moins coûteuse que la nôtre.

Marseille et le Havre ne peuvent donc lutter avec le pavillon néerlandais que

Ils exportaient des vins et eaux-de-vie, des fruits de Provence, des drogues, des matières premières du Levant et des denrées coloniales.

Voici le tableau de la navigation entre ces pays et Marseille, de 1825 à 1833, et en 1840.

ANNÉES.	ENTRÉE.	SORTIE.
1825	42	14
1826	57	21
1827	60	16
1828	95	87
1829	36	19
1830	61	31
1831	67	36
1832	118	24
1833	84	26
1840	90	39

Le port de ces navires, en 1833, a été de 19,047 tonneaux pour l'entrée, et de 6,723 pour la sortie. En 1840, de 23,805 à l'entrée et de 9,340 à la sortie.

§ I. *Russie Septentrionale.*

La Russie n'entretient de relations commerciales avec le midi de l'Europe que depuis le règne de Catherine II. Son pavillon parut pour la première fois dans la Méditerranée, vers la fin de 1769, flottant sur une escadre partie de la Baltique. Quelques vaisseaux périrent dans la traversée ; les autres abordèrent dans divers ports de l'Angleterre pour de là se rendre en Grèce.

« On représenterait difficilement, dit Rulhière dans son histoire » de la Pologne, avec quelles risées les Anglais accueillirent ces » vaisseaux de sapin, l'énorme poids de leurs manœuvres, leurs

si l'on perfectionne nos voies de communication par des chemins de fer et par des travaux sur nos principaux fleuves. Que l'on y prenne garde ! une première perte en amènera d'autres. Là où naît l'importation, là aussi s'établit l'exportation. Les marchandises de la Suisse, de l'Allemagne et même de l'Alsace s'écouleront par le Rhin, au lieu de suivre leur cours par le Rhône, si le gouvernement laisse plus long-temps ce beau fleuve privé des améliorations qu'il réclame.

» poupes chargées de reliques, la maladresse des matelots, l'in-» croyable malpropreté des équipages, véritable cause d'une con-» tagion qui les consumait (1). »

A cette époque, les Anglais retiraient de grands bénéfices de leur commerce avec la Russie. Ils étaient presque les seuls qui revendissent avec un profit immense aux autres nations de l'Europe les bois de construction que fournit la Russie et toutes les matières premières dont cet empire abonde.

Les traités les plus avantageux à l'Angleterre avaient été successivement achetés de la vénalité des ministres russes. La France avait fait de vains efforts pour établir avec la Russie des échanges que la différence des produits semblait devoir rendre faciles et importans. Le cardinal de Richelieu avait conclu un traité commercial avec le Czar Michel. Colbert avait créé, en 1669, une compagnie pour exploiter le commerce du Nord. Le Régent avait posé avec Pierre-le-Grand les bases d'une alliance commerciale entre les deux nations. Tout avait échoué contre la concurrence des Anglais, qui, dès le seizième siècle, s'étaient frayé une route par le port d'Archangel et mis en possession exclusive du commerce russe (2).

Le 14 janvier 1787 parut un traité de navigation et de commerce entre la France et la Russie, portant que les sujets des deux puissances jouiraient de tous les droits, franchises et exemptions accordés aux sujets des nations européennes les plus favorisées; (Art. 4.)

Que les navires russes seraient exempts du droit de fret hors le cas où ils chargeraient d'un port français à un autre port français. (Art. 9.)

L'art. 12 accordait des modérations de droits sur les fers, le suif en pain et la cire jaune venant de Russie, et sur les vins et les savons venant de France.

Malgré le désir de la Czarine et de la cour de Versailles, les relations commerciales avec la Russie s'établissaient difficilement. Les villes anséatiques, plus rapprochées de la mer Baltique que

(1) Rhulhière, tome 3, page 359.

(2) Les Anglais étaient autorisés à payer les droits de douanes en monnaie du pays, tandis que les autres nations les acquittaient en rixdalers qui leur coûtaient 270 copeks, et n'étaient reçus que pour 170. Ce privilége écartait toute concurrence. Il ne fut aboli que par le traité négocié par le comte de Ségur avec Catherine.

la France, l'Angleterre favorisée par l'ancienneté des habitudes continuaient d'envahir les marchés d'Archangel et de Pétersbourg.

De 1787 à 1789 la moyenne des importations de la Russie en France fut de 6,854,630 fr.; celle de nos exportations pour ce pays, de 6,523,460 fr. En 1792, d'après le *Bulletin des douanes*, les importations étaient de 5,184,000 fr., et les exportations de 4,569,000 fr. A peine, alors, une vingtaine de bâtimens français se montraient-ils annuellement dans les ports de Russie, tandis que les Hollandais y envoyaient tous les ans au moins quatre cents gros navires dont les cargaisons consistaient, en grande partie, en marchandises de la France et de ses colonies. Nous laissions les Anglais et les Hollandais s'emparer de notre commerce avec la Russie. Ils venaient acheter chez nous à bas prix les produits que nous aurions pu vendre, comme eux, fort cher aux Russes, si nous avions pris la peine de les leur porter ou de les leur envoyer directement.

La Révolution fut loin de cimenter l'union des deux peuples. Elle alluma une guerre européenne qui ne cessa que par la chute de Napoléon. Alors l'Europe sembla respirer; chaque puissance mit à profit les loisirs de la paix, pour rétablir l'ordre dans ses finances et ranimer le commerce et l'industrie, source de toute prospérité.

La Russie surtout sentait le besoin du travail pour créer les richesses qui lui manquaient. Nos émigrés avaient répandu chez elle leurs lumières et leur industrie. Elle sut en profiter.

Tout atteste la sollicitude du gouvernement russe en faveur des intérêts industriels. L'année 1831 a vu surgir une quinzaine d'ukases concernant le transit, les droits de navigation sur les pyroscaphes, les retours en franchise, et différentes facilités accordées aux transactions commerciales.

Il s'efforce de naturaliser l'industrie sur son sol, et vient d'accorder des priviléges à une compagnie de capitalistes pour l'introduction en Géorgie du mûrier et des filatures de soie (1833).

Un entrepôt a été accordé à Moscou depuis plusieurs années; la valeur des marchandises tirées de cet entrepôt, tant pour la consommation que pour la réexportation, a été, de 1827 à 1831, année moyenne, de 4,300,508 fr.

On a fondé dans la même ville une école où cinquante enfans fils de bourgeois apprennent la grammaire russe, l'arithmétique, la géométrie, l'usage des *stchotys* (machines à compter), la calligraphie et le dessin.

Ces enfans sont destinés à former en Russie le noyau d'une nouvelle génération de chefs d'industrie.

Aussi Moscou est en progrès. Cette ville qui n'avait, en 1822, que deux machines à vapeur, en possédait cent en 1831.

On y comptait, en 1829, 60,000 métiers à tisser le coton, 16,000 pour la soie et 4,000 pour la laine; 27 manufactures de toiles peintes et un nombre considérable de filatures de coton qui livraient annuellement 55,000 pouds (1) de coton filé.

Au 1er janvier 1839, il existait en Russie 6,855 fabriques ou manufactures (2), dont 833 de tissus de laine, de crin et de soie; 35 filatures de coton, 662 pour le tissage de la soie ou du lin, 260 teintures et imprimeries d'étoffes, 142 papeteries, 1918 tanneries, 270 savonneries, 131 raffineries de sucre, etc.

La valeur des exportations a été de 341 millions de roubles, (environ 380 millions de francs); celle des importations, de 250 millions roubles (280 millions de fr.) (3).

Une décision du gouvernement russe, en date du 8 avril 1841, admet les navires étrangers à transporter en franchise de tous droits, d'un port russe de la mer Baltique à un autre situé dans la même mer, les blés russes et étrangers, ainsi que l'eau-de-vie de grains.

Marseille, malgré son éloignement, s'efforce de participer au mouvement commercial de la Russie septentrionale. Elle expédie pour les ports russes de la mer Baltique des quantités assez considérables de marchandises et particulièrement des produits du sol de Provence. Parmi ces produits figurent les chardons-cardières, récoltés dans le département de Vaucluse et dans le troisième arrondissement du département des Bouches-du-Rhône par les communes d'Orgon et de Saint-Remy. Ils sont connus en Russie sous le nom de chardons de Rouen, parce que cette ville en expédie beacoup vers le Nord.

Il en a été exporté directement de Marseille pour la Russie, en 1831, 13,160 kil,; en 1832, 124,886; en 1833, 117,885; en 1839, 145,515.

Marseille expédie aussi des amandes, des bouchons de liége, de la crême de tartre, des fruits secs et confits, des eaux-de-vie,

(1) Le poud est de 16 kil. 37|100.

(2) Nombre des maîtres et des ouvriers : 412,931.

(3) Communication de M. d'Ebeling, consul de Russie à Marseille. (Répertoire de la Société de Statistique, 1840, nº 3).

de la garance moulue, de l'huile d'olive, du jus de réglisse, du rocou, du soufre brut, des vins, du savon et du sucre raffiné (1).

Elle reçoit des bois de construction, du brai gras, du goudron, des chanvres et de la graine de lin.

Ce dernier article, importé directement de la mer Baltique ou de la mer Blanche, jouissait d'une modération de droits. Il en a été importé de la Russie à Marseille, en 1832, 6,352 quintaux métriques; en 1833, 5648. Les provenances de la mer Noire ont été assimilées à celles du Nord au droit uniforme de 1 fr., sous pavillon français, 1 fr. 50 c. sous pavillon étranger, par 100 kilog. L'emploi de l'huile de lin dans la savonnerie a donné un grand accroissement aux importations de graines de lin, qui se sont élevées, pour la Russie, en 1838, à 28,588 quintaux métriques; en 1839, à 32,455; en 1840, à 100,478; en 1841, à 157,580, plus 59,556 quintaux métriques autres graines oléagineuses, et 1,505 quintaux métriques cesame (2).

Il y a quelques années, une dixaine de navires d'environ 250 tonneaux, presque tous russes ou des pays du Nord, étaient employés à la navigation entre Marseille et les ports russes de la Baltique.

En 1840, 37 navires chargés, jaugeant 11,823 tonneaux, sont arrivés de la Russie septentrionale à Marseille. 35 étaient russes, 1 anglais, 1 toscan. 23 portant 6,288 tonneaux ont été expédiés de Marseille pour cette destination; 14 russes, 1 français, 4 suédois, 2 hanôvriens, 1 hollandais, 1 anglais; 7 étaient sur lest; 13, dont 12 chargés, se sont rendus à Saint-Pétersbourg. 6, dont 2 chargés, à Riga.

Le nombre total des navires venus des ports russes de la Baltique et de la mer Blanche, en France, est de 117; 163 sont sortis des ports français avec cette destination, pendant la même année.

(1) Voici un aperçu des quantités exportées, en 1840, de Marseille pour la Russie: Citrons et oranges, 343 quintaux métriques. — Fruits de table secs, 105. — Confits, 277. — Amandes, 1,030. — Gommes pures exotiques, 897. — Bouchons de liége, 520. — Crême de tartre, 958. — Vins en futaille et en bouteille, 1,760 hectolitres. — Eau-de-vie de vin, 387 litres. — Garance moulue, 7,395 qx. mét. — Chardons-cardières, 658. — Huile d'olive, 487. — Jus de réglisse, 3. — Rocou 12. — Soufre brut, 1,988. — Savon, 115. — Sucre raffiné étranger, 47.

(2) Les principaux articles importés de Russie à Marseille, en 1840, ont consisté en: 223 quintaux métriques peaux sèches grandes;—665,653 francs laine:— 710 quintaux métriques suif; — 70,000 sangsues; — 431,058 hectolitres grains de froment; — 2,319 hectolitres maïs; — 100,478 quintaux métriques graine de lin; —16,577 quintaux métriques antres graines oléagineuse; —2,826 stères bois à construire ècarri; — 1,006,340 mètres bois scié, planches; — 2 mâtereaux.

Les ports russes avec lesquels nous commerçons dans le Nord sont Riga, Saint-Pétersbourg, Archangel et quelques villes de la Finlande. La navigation ne dure dans ces mers qu'environ cinq à six mois. Mais lorsqu'elle cesse d'être praticable, les transports par terre commencent avec une activité qui n'appartient qu'aux pays du Nord. La facilité des charrois sur la glace et la commodité de ce qu'on nomme le traînage ne laissent dans la Russie aucun autre moyen à désirer pour le commerce et les voyages. Aussi, y attend-on impatiemment la saison des gelées et des neiges. Alors on n'a plus besoin ni de gués, ni de bateaux, ni de ponts pour traverser les rivières et les lacs.

Nos relations avec la Russie ont souffert du droit additionnel de 12 p. % que cette puissance a établi, en 1830, sur toutes les marchandises d'importation, pour couvrir les dépenses de la guerre avec les Turcs.

Elles sont néanmoins susceptibles de notables accroissemens. Nos huiles, nos vins, nos garances, nos chardons, nos amandes, peuvent servir d'aliment à d'importantes transactions.

Le gouvernement français, dans le but de favoriser ces relations, a réduit de 25 centimes à un centime le droit de sortie sur les vins et a proposé, dans le nouveau projet de loi, de diminuer de 15 fr. à 3 fr. celui sur les chardons-cardières (1834).

Il a proposé aussi de lever la prohibition qui frappe l'importation du cuir de Russie odorant propre à la reliure.

La Chambre de Commerce de Marseille a demandé la réduction à 4 fr. du droit d'entrée sur les chanvres importés par navires français. Cette réduction serait utile à notre commerce avec la Russie et à nos armemens maritimes qui en emploient de grandes quantités.

Je ne saurais trop insister sur la nécessité de réduire les droits qui pèsent sur les matières premières. C'est là une des principales causes de la cherté de notre navigation. Si l'on veut que notre marine marchande parvienne à soutenir la concurrence de la marine étrangère, il faut, avant tout, diminuer les droits sur les fers, le goudron, le brai, le chanvre, etc. N'est-il pas évident que ces droits augmentent, dans une proportion considérable, les dépenses de nos constructions navales ?

Les états de douanes comprennent dans un même tableau les opérations avec les ports russes de la Baltique et ceux de la mer Noire. En 1832, la valeur des exportations de Marseille pour les

uns et les autres a été 2,029,104 fr. ; celle des importations, de 13,594,485 fr. (1). En 1839, les premières ont été de 2,809,609, commerce général, et 2,176,316 commerce spécial; les secondes de 20,608,558 fr., commerce général et 8,250,783 fr., commerce spécial (2).

§ II.— *Suède.*

Avant 1790, il entrait annuellement dans le port de Marseille 10 à 12 navires suédois.

Pendant les premières années de la restauration, la navigation entre Marseille et la Suède fut très active.

En 1816, les navires suédois vinrent au nombre de 150 chercher dans notre port du fret pour la mer Noire, la Méditerranée et la Baltique.

De 1818 à 1824, ils importèrent à Marseille beaucoup de coton d'Égypte.

Mais depuis lors, la marine autrichienne et celle des petits états d'Italie, ont opposé, par le bas prix de leur navigation, une concurrence sérieuse à celle des autres puissances. La conquête d'Alger, en purgeant la Méditerranée de la piraterie qui l'infestait, en a permis l'entrée aux navires prussiens, hambourgeois, etc., qui sont venus réclamer aussi leur part dans le commerce du nord. Depuis lors, l'importance de la navigation entre Marseille et la Suède a fléchi.

En 1824, le nombre des navires suédois venus à Marseille était encore de 89, en 1827 il était de 51, en 1830 de 22, en 1831 de 37.

J'emprunte à un excellent travail communiqué à la Société de Statistique par M. Gustave Fallot, chancelier du consulat de Suède à Marseille, le tableau suivant de la navigation entre ce royaume et notre port, de 1832 à 1836. Les différences qu'on remarquera entre ses chiffres et ceux que je donne ci-après pour la valeur des exportations et des importations en 1832 s'expliquent de deux manières: 1° parce que ce tableau ne comprend que les navires sous pavillon suédois; 2° parce que l'auteur n'a pas adopté le taux d'évaluation qui sert à dresser les états officiels publiés en France (3).

(1) Les grains y sont compris pour 12,094,154 francs. En 1839, cet article s'élève à 17,005,415 fr.

(2) Pendant la même année, les chiffres du commerce de la France ont été ainsi qu'il suit: exportation de France pour la Russie, 15,766,759 fr., dont 12,505,082 fr. en marchandises françaises. Importations de Russie en France : 38,885,516 fr. Mise en consommation : 25,550,811 fr. Dans ce dernier chiffre les graines oléagineuses figurent pour 8,738,533 fr. en France, et 3,737,877 fr. à Marseille.

(3) La valeur seulement des 2,100 kilogrammes huile volatile, exportés de Marseille, en 1832, est, d'après l'évaluation officielle, de 210,000 francs.

État des Navires Suédois entrés dans le port de Marseille.

ANNÉES.	Nombre de navires venant directement des ports de la Suède.	Tonneaux.	CHARGEMENS. Planches. Douzaines.	Poutres et poutrelles.	Goudron et brai. Barils.	Fer. Kilogrammes.	Douelles.	Brun rouge. Barils.	Valeur en francs.	NAVIRES SUÉDOIS VENANT des ports de France.	des ports de l'étranger autres que ceux de la Suède.	Nombre de tonneaux.	Total des navires suédois entrés dans le port de Marseille.	Total du nombre de leurs tonneaux.
1832	28	7,116	11,543	1,282	1,328	146,880	28,600	100	365,200	1	5	1,520	34	8,236
1833	37	9,712	13,929	951	430	362,990	48,600	170	533,100	2	10	1,848	49	11,560
1834	89	9,880	16,428	774	425	641,920	33,000	270	631,400	3	7	2,663	19	12,543
1835	31	6,150	11,530	121	1,133	430,000	«	Acier 159 ces	457,000	1	13	3,645	45	9,795
1836	18	4,342	6,325	566	1,526	16,456	«	«	188,450	1	11	2,673	30	7,015

État des Navires Suédois sortis du port de Marseille.

ANNÉES.	Navires chargés à Marseille, en destination pour des ports de la Suède.	Tonnage. — Nombre de Tonneaux.	Valeur de leurs chargemens en francs.	Navires sortis en lest, en destination pour des ports de France.	Tonnage. — Nombre de Tonneaux.	Navires affrétés sortis avec leurs chargemens.	Tonnage. — Nombre de Tonneaux.	Navires affrétés sortis en lest pour des ports étrangers autres que ceux de Suède.	Tonnage. — Nombre de Tonneaux.	Total des navires sortis du port de Marseille.	Tonnage. — Nombre de Tonneaux.
1832	4	604	223,000	7	1,608	14	3,368	6	1,336	31	6,916
1833	6	1,314	285,500	20	5,128	19	4,161	7	2,051	52	12,654
1834	4	783	273,000	19	4,308	16	3,778	8	1,904	47	10,773
1835	4	722	260,900	14	4,156	28	5,838	6	1,210	52	11,926
1836	3	935	205,000	14	3,630	19	3,970	9	2,736	45	11,271

En 1840, 48 navires chargés, jaugeant 10,954 tx. sont arrivés de Suède à Marseille: 40 étaient suédois, 6 norwégiens, 2 russes; 15 venaient de Stockolm. — 5 seulement sont retournés de Marseille en Suède. Ils jaugeaient 1,112 tx. 2 étaient sur lest. Tous suédois.

Le mouvement général du commerce en Suède, en 1838, a donné lieu à l'entrée de 5,005 navires et à la sortie de 4,912.

La navigation entre la Suède et la France a donné lieu, en 1840, à l'entrée dans nos ports de 221 navires, chargés ou sur lest, jaugeant 41,524, et à la sortie de 105 jaugeant 17,807.

En 1830, la valeur totale des importations en Suède a été de 11,150,382 rixdalers de banque (1); en 1838, de 19,498,922 rixd.;

	En 1830,	En 1838,
La France y a contribué pour	401,029 R.	352,503 R.
L'Angleterre pour..........	1,299,541	1,561,426
Les États-Unis............	1,440,296	1,296,726

Celle des exportations du même royaume s'est élevée à 13,337,173 R. en 1830, et à 22,159,918 en 1838;

	En 1830,	En 1838,
Pour la France....	1,456,698 R.	2,069,970 R. (2)
Pour l'Angleterre..	2,722,213	4,602,635
Pour les États-Unis	2,413,611	3,468,626

La valeur des importations directes de Suède à Marseille, en 1832, a été de 327,086 fr.; en 1839, de 696,340.

Celle des exportations directes de Marseille pour la Suède, a été de 598,494 fr. en 1832, et de 363,332 fr. en 1839.

Voici les principaux articles dont se sont composées en 1832, 1833, 1839 et 1840, ces importations et ces exportations.

(1) La rixdaler de banque est de 2 francs 12 centimes. La rixdaler effective est de 5 francs 75 centimes.

(2) En 1792, les exportations de France pour la Suède, s'élevèrent à 3,935,000 francs, et les importations en France, à 7,195,000 francs.

Importations à Marseille.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

		1822.	1833.	1839.	1840.
Brai gras et goudron........	q. m.	3,395	1,801	3,643	2,327
Bois de construction, planches..................	mètr.	543,484	785,184	828,842	1,453,976
Mâts et matereaux..........	pièc.	86	25	32	44
Merrain....................	douel.	21,956	5,460	30,119	4,000
Fer en barres..............	q. m.	685	4,019	10,508	7,083

Exportations de Marseille.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

		1822.	1833.	1839.	1840.
Fruits de table secs.........	q. m.	25	60	35	15
Citrons et oranges..........	»	8	53	87	—
Amandes....................	»	503	449	463	420
Anis verts..................	»	64	169	86	88
Mélasse....................	»	2,282	642 (1)	126	—
Cochenille..................	kil.	18	84	20	10
Suc de réglisse.............	q. m.	201	204	121	71
Huiles volatiles............	»	21	3	3	1
» d'olives comestible...	»	98	280	217	173
» pour les fabriques....	»	63	172		
Liége ouvré, bouchons.....	»	52	76	98	89
Garance moulue...........	»	174	338	477	84
Sumac....................	»	50	83	—	29
Noix de galles pesantes......	»	29	27	33	30
Chardons-cardières.......	»	23	90	269	110
Plomb....................	»	412	174	107	—
Sel marin.................	»	960	411	502	820
Tartre brut...............	»	70	13	13	12
Crême de tartre...........	»	4	8	10	7
Acétate de cuivre (verdet)...	»	31	70	28	35
Savon....................	»	337	419 (2)	467	327
Sucre raffiné..............	»	57	21 (3)	—	—
Vin ordinaire en futaille....	hect.	743	790	178	144
Vin de liqueur en futailles..	»	41	172	8	1
Vinaigre de vin en futailles..	»	6	5	5	—
Eaux-de-vie de vin........	»	228	279	57	2

(1, 2 et 3) Voici les chiffres de 1831 : Mélasse, 51,896 kil. Savon, 25,562 kil. Sucre raffiné, 1,980 kil.

Souvent les navires suédois vont compléter leur cargaisons d'exportation à Cette et y prendre des vins et des eaux-de-vie, ou au port de Bouc dans lequel ils chargent du sel marin. Cependant, diverses contrariétés qu'ils ont éprouvées dans ce dernier port le leur on fait presque abandonner pour les salins d'Hyères, où ils se rendent de préférence depuis quelques années (1834).

Avant la révolution, le fer de Suède était presque le seul en usage à Marseille, et formait l'aliment d'un commerce avantageux. Sous la restauration, le gouvernement français frappa les fers d'un droit presque prohibitif. Le gouvernement suédois, usant de représailles, frappa les vins de France, et un dommage notable fut porté au commerce des deux pays.

En 1820, il a été exporté de Marseille pour la Suède 227,573 litres vin ordinaire en futailles. Cette quantité n'a cessé de décroître.

Le commerce des fers alla déclinant pendant plusieurs années. En 1833, sur 401,925 kil. de fer en barres importés, il n'en a été mis à la consommation que 30,817 kil. (1)

Je l'ai déjà dit, les plus précieux intérêts du pays, ceux du commerce et de l'agriculture, réclament une réduction du droit sur les fers. Il est bien peu d'industries sur lesquelles ce droit ne pèse d'une manière fâcheuse.

Le gouvernement suédois a fait, à plusieurs reprises, des ouvertures à celui de France, il a proposé de baisser son tarif sur les vins et sur les autres produits français si les droits sur les fers de Suède étaient diminués : c'est un marché de 3 millions de consommateurs qu'on nous offre. On y compte plus de 2,000 fabriques.

La commission des douanes, réunie à Stokholm, vient d'émettre le vœu que toutes les prohibitions absolues de marchandises étrangères fussent abolies (1834).

Entrons donc dans cette voie de liberté où l'Europe et notre intérêt bien entendu nous convient. Si non, craignons de voir se fermer à nos produits les ports de l'étranger.

(1) Depuis lors, cette proportion a grandi. En 1839, sur une importation de 1,050,826 kil., il en a été mis en consommation 261,169 kil.

En 1840, sur 708,261 kil. arrivés, 500,760 ont acquitté les droits. Les fers ainsi introduits sont d'une qualité particulière propre à la fabrication des aciers. La France n'en produit pas de semblables; ils contribuent, comme matière première, aux progrès de l'industrie nationale. Pourquoi donc ne pas les admettre en franchise de droits?

Et quel pays trouverait plus d'avantages que la France à un système de douanes libéral? En retour des produits de son sol et de ses manufactures, elle n'a à demander à l'étranger que des matières premières dont la mise en œuvre enrichirait ses populations industrielles.

La chambre de commerce de Marseille a compris la nécessité de mesures favorables à notre commerce avec la Suède. Elle a demandé une réduction de droit sur les goudrons (1834). Les droits presque prohibitifs sur cette matière ne sont pas moins nuisibles à notre marine que ceux sur les chanvres. Les goudrons de Bayonne sont trop chers et d'une qualité trop inférieure pour remplacer ceux de Suède.

Les planches sont maintenant le seul article de quelque importance que Marseille reçoive de Suède(1). Leur excellente qualité pour la menuiserie et la charpenterie, le nombre toujours croissant des constructions tendent à en augmenter la consommation non seulement à Marseille, mais dans les départemens voisins. Nous devons désirer dans l'intérêt de notre cité qu'elle demeure l'entrepôt de cet article, qui occupe beaucoup de bras et nécessite de vastes locaux. Cependant, depuis que l'administration municipale a été obligée d'établir sur cette marchandise un droit quatre fois plus élevé que celui que perçoit la douane, plusieurs cargaisons destinées pour Marseille, ont été dirigées sur Alger, Cette et Toulon, qui, auparavant, faisaient à Marseille des achats très considérables de cet article.

Le seul moyen de rendre à Marseille les bénéfices qu'y laissaient ces importations, est d'accorder la faculté d'entrepôt pour les planches, dès que l'état des finances municipales le permettra (2).

(1) Il en a été exporté de Suède, en 1838, pour diverses destinations, 408,622 douzaines.

(2) Il est à regretter qu'il n'ait pu encore être fait droit à cette demande que je formulai en 1834. Le dommage qui résulte pour le commerce de Marseille de l'état de choses signalé, s'aggrave chaque jour. Pendant l'année 1841, une trentaine de chargemens de planches qui seraient venus à Marseille, ont été à Cette d'où on les expédie dans les Bouches-du-Rhône, à Tarascon, etc. Peut-il en être différemment en présence d'un droit d'octroi de près de deux francs pour une quantité de planches sur laquelle le droit de douane n'est que de cinquante centimes?

On verra dans le tableau suivant qu'elle est la part de Marseille dans le commerce de la France avec la Suède.

VALEUR DES IMPORTATIONS DE SUÈDE EN 1839.

DÉSIGNATION des Marchandises.	COMMERCE GÉNÉRAL.		COMMERCE SPÉCIAL.	
	à Marseille.	en France.	à Marseille.	en France.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Bois commun.....	268,380	2,446,103	277,729	2,243,020
Fer en barres.....	368,567	1,824,435	92,005	1,615,424
Cuivre pur de première fusion....	—	120,752	—	119,790
Brai gras, goudron	29,073	63,871	3,835	38,490
Lichens tinctoriaux	—	60,785	—	60,785
Autres articles....	30,320	93,736	5,361	48,360
TOTAUX...	696,340	4,609,682	378,930	4,125,869

EXPORTATIONS.

Vins.............	6,456	169,785	6,142	168,694
Fruits de table....	7,968	147,563	1,364	140,799
Garance moulue ou en paille.........	47,660	47,660	47,660	47,660
Chardons-cardiéres	42,983	46,182	42,983	46,182
Liège ouvré........	29,343	45,591	4,629	9,684
Huile d'olive......	36,749	40,387	1,157	2,565
Amandes.........	37,274	37,382	15.027	15,366
Tissus de soie.....	50	35,130	50	35,130
Cartons, papier, livres, gravures et musique.........	137	35,026	137	35,026
Savon...........	28,032	28.885	28,032	28,881
Eaux-de-vie de vin	3,870	27,109	3,766	26,303
Essence de téréb..	—	19,796	—	19,796
Cuivre battu......	11,424	11,424	11,424	11,424
Poteries, verres et cristaux.........	914	10,146	914	10,129
Plaqués...........	—	9,550	—	9,550
Horlogerie.........	160	4,972	160	4,972
Sel marin.........	1,506	3,308	1,506	3,308
Autres articles	108,806	244,510	57,793	162,646
TOTAUX...	363,332	964,406	222,744	778,079

§ III.

Norwège.

La Norwège nous fournissait avant la Révolution beaucoup de morues, de stockfichs et de harengs. La pêche du hareng a toujours été l'industrie principale de ce pays, annexé maintenant à la Suède. On assure qu'en 1831 la ville de Staranger en a salé plus de 100,000 tonnes, et Berghem 130,000.

Ces articles sont maintenant repoussés de notre consommation par des droits prohibitifs. Les droits sur la morue sont justifiés par la nécessité de favoriser les pêcheries françaises ; mais ceux sur le stockfich pourraient être supprimés sans inconvénient, et l'on procurerait ainsi à notre marine un aliment de facile conservation, sain et bon marché.

Le commerce de Marseille avec la Norwège est sans importance.

Voici le relevé des importations et des exportations en 1832 et 1839 :

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

Importations.

		1832	1839
Viande salée de porc	kil.	213	—
Poissons de mer secs, salés ou fumés	kil.	320,009	503,755
Bois à construire écarri ou scié	mètres.	10	54,902
Mâts	pièces.	8	1

Exportations.

	1832	1839
Biscuit de mer	156 kil,	820 kil.
Fruits de table secs	2,041	871
Amandes	337	1,161
Sucre terré ou brut	832	243
Mélasse	—	214,008
Canelle commune	31	—
Suc de réglisse	1,208	3,811
Liége ouvré, bouchons	180	1,238
Plomb sulfuré, alquifoux	195	—
Tartre brut	950	236
Vin en futaille	—	21,607 lit.
Eaux-de-vie de vin	9,786 lit.	38,010

En 1832, la valeur des importations a été de 65,200 fr.; celle des exportations de 11,282 fr. En 1839, les importations ont été de 128,208, les exportations de 103,158 au commerce général, et de 89,543 fr. au commerce spécial. En 1840, il est entré à Marseille 5 navires chargés du port de 1,028 tx., venant de la Norwège : 3 norwégiens, 1 suédois, 1 américain. — 3 navires chargés jaugeant 534 tx., sous pavillon norwégien, montés par 30 hommes, sont partis de Marseille pour la Norwège.

Les rapports maritimes de la Norwège avec le reste de la France sont bien plus importans : ils ont donné lieu, en 1840, à l'entrée dans les ports français de 858 navires, jaugeant 130,074 tx., et à la sortie de 877 jaugeant 128,565 tx. — Importations en France : 12,400,000 fr.; exportations : 1,700,000 fr.

§ IV.

Danemarck.

Le Danemarck n'a presque rien à nous offrir. Il ne nous arrive annuellement de ce pays que deux ou trois navires (1) jaugeant ensemble 500 tx. environ. En 1832, il n'a importé à Marseille qu'une valeur de 17,564 fr., consistant en 87,822 kil. poissons secs salés ou fumés; en 1833, il nous a expédié 378,789 kil. brai gras et goudron. Il s'approvisionne ordinairement en denrées exotiques à Hambourg. Cependant nous lui fournissons divers articles. En 1832, la valeur des exportations du port de Marseille pour le Danemarck a été de 551,950 fr.; en 1839, de 649,493 fr., commerce général, et de 406,130 fr., commerce spécial. Les importations en 1839 ont été de 9,049 fr.

Voici le relevé des principaux articles expédiés en 1832, 1833, 1839 et 1840 :

(1) En 1840, il n'est arrivé aucun navire de Danemarck à Marseille. — 8 sous tiers pavillon, jaugeant 1,406 tonneaux, ont été expédiés de Marseille pour ce royaume. Un seul était chargé. — 151 navires sont partis de France pour le Danemarck. — Entrés en France 111. — Exportation de France, 2,400,000 francs. — Importations, 4,500,000 francs, consistant en blés, graines oléagineuses, bois, peaux, etc. Ce dernier chiffre présente une augmentation de 275 pour cent sur la moyenne quinquennale de 1835 à 1839.

	1832.	1833.	1839.	1840.
Citrons et oranges......	33 q. m.	48 q. m.	587 q. m.	230 q. m.
Fruits de table secs.....	5	39	159	1
» confits........	121	87	50	148
Amandes	109	531	148	183
Mélasse..............	162	—	—	853
Poivre et piment......	16	5	5	4
Gommes pures exotiques	143	187	306	366
Benjoin..............	6	6	—	—
Starax préparé liquide..	3	2	1	—
Suc de réglisse.........	6	—	5	1
Huiles volatiles	3	23	20	8
Huile d'olive comestible	337	956	86	246
Écorces de citron et d'orange............	55	50	17	27
Fleurs d'oranger et de lavande............	12	5	6	21
Liége ouvré, bouchons.	253	275	71	55
Garance moulue	535	—	1,872	646
Chardons-cardières	14	—	22	68
Soufre brut...........	267	1,151	1,341	—
» épuré...........	96	122	272	79
» sublimé.........	35			
Sulfate d'alumine......	6	—	—	—
Tartre brut...........	223	123	80	270
Crême de tartre........	321	59	26	207
Acétate de cuivre non cristalisé	73	101	49	53
Acétate cristalisé.......	5 q. m.	20 k.	—	—
Cochenille.............	17 k.	—	—	—
Rocou	15 q. m.	— q. m.	34 q. m.	3 q. m.
Noir minéral, terre d'ombre et de Sienne...	270 »	363	267	7
Savons	69 »	78	55	46
Sucre raffiné	37 »	26	—	—
Vin ordinaire en futaille.	1,559 h.	1,716 h.	99 h.	60 hect.
» en bouteille..	147 lit.	306 lit.	291 lit.	225 lit.
Vin de liqueur en fut...	1,142	—	—	—
» en bouteille..	148	175	—	48
Vinaigre de vin en futaille	109	—	—	—
Eau-de-vie de vin.....	3,062	2,057	95	81

Examinons dans le tableau ci-après quels sont les articles dont pourraient s'enrichir les relations de Marseille avec le Danemarck.

VALEUR DES IMPORTATIONS DU DANEMARCK EN 1839.

DÉSIGNATION des Marchandises.	COMMERCE GÉNÉRAL.		COMMERCE SPÉCIAL.	
	à Marseille.	en France	à Marseille.	en France.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Peaux brutes......	—	408,214	—	408,214
Duvet de Cachemire	—	121,400	—	121,400
Beurre salé.... ..	—	115,883	—	116,107
Céréales	—	71,923	—	19,187
Rogues de morue et maquereau.....	—	67,026	—	67,026
Bois commun.....	5,196	26,149	1,818	29,050
Résidu de noir animal............	—	20,126	—	20,126
Nattes ou tresses de pailles	—	5,512	—	5,512
Brai gras, goudron.	—	32	69	2,358
Toile unie de matel.	3,120	3,120	—	—
Autres articles....	733	43,357	—	2,645
TOTAUX....	9,049	882,742	1,887	822,843

VALEUR DES EXPORTATIONS POUR LE DANEMARCK.

DÉSIGNATION des Marchandises.	COMMERCE GÉNÉRAL. à Marseille.	COMMERCE GÉNÉRAL. en France	COMMERCE SPÉCIAL. à Marseille.	COMMERCE SPÉCIAL. en France.
Fruits	61,200	357,493	7,141	300,559
Vins.............	2,472	349,761	10,577	349,761
Huiles volatiles....	203,900	244,500	154,000	192,100
Garance moulue ou en paille	187,141	187,141	189,141	187,141
Eau-de-vie de vin.	57	105,556	57	103,464
Sel marin	—	83,475	—	83,475
Sucre brut.	—	78,288	—	—
Liége ouvré	21,393	73,269	540	11,376
Tissus de soie.....	—	58,900	—	58,900
Tissus de laine	—	54,759	—	54,759
Papier	—	44,467	—	44,467
Poterie, verres et cristaux.........	—	36,993	—	36,993
Huile d'olive......	14,756	24,111	323	1,650
Vinaigre	—	22,511	—	21,506
Articles divers de Paris............	—	20,710	—	20,710
Tissus de coton....	—	12,923	—	12,923
Librairie.........	235	10,389	—	10,060
Autres articles....	358,339	415,074	53,351	244,935
TOTAUX........	649,493	2,179,320	406,130	1,734,749

§ V.

RÉSUMÉ DES CHAPITRES II, III ET IV.

J'ai traité dans ces chapitres du commerce qui figure dans les anciens états de douanes de Marseille sous le nom de *commerce du Nord*. Malgré la franchise du port, qui alors permettait de consommer les fers de Suède, ce commerce était, avant la Révolution, beaucoup moins important qu'aujourd'hui. En effet[1], de 1783 à 1792, la valeur moyenne des exportations de Marseille pour le nord de l'Europe fut de 1,350,000 liv.; celle des importations de 1,150,000 liv.

Les chiffres officiels de 1832 et 1839 sont ainsi qu'il suit :

Exportations de Marseille.

	En 1832.	En 1839.
Pour l'Angleterre.........	5,000,000 fr....	19,000,000 fr.
» la Belgique.........	331,652	1,764,417
» la Hollande.........	611,622	1,913,457
» les villes anséatiques.	1,544,998	2,767,263
» la Prusse...........	370,164	193,780
» la Russie...........	2,029,104	2,809,409
» la Suède............	598,494	363,332
» la Norwège.........	11,282	103,158
» le Danemark........	551,950	649,493
TOTAUX....	11,049,266 fr. .	29,564,309 fr.

Importations à Marseille.

	En 1832.	En 1839.
De l'Angleterre.........	900,000 fr...	7,000,000 fr.
De la Belgique.........	1,308	367,161
De la Hollande.........	535,173	1,602,675
Des villes anséatiques....	413,671	358,710
De la Prusse..........	0	0
A REPORTER........	1,850,152 fr...	9,328,546 fr.

	1832.	1839.
Report..........	1,850,152 fr.	9,328;546 fr.
De la Russie..........	13,594,485	20,608,558
De la Suède..........	327,086	696,340
De la Norwège........	65,200	128,208
Du Danemark..........	17,564	9,049
Totaux....	15,854,487	30,770,701

Ces résultats n'ont pas besoin de commentaire. Ils attestent les progrès du commerce et de la civilisation. Et pourtant, ils sont encore susceptibles d'un grand développement. Nos échanges avec les pays du nord peuvent être activés et facilités par la différence des produits. C'est avec ces pays surtout qu'il est permis d'espérer la conclusion de traités de commerce mutuellement avantageux (1).

(1) A la fin du règne de Louis XIV, les importations en France des contrées du Nord (Russie, Suède , Norwège, Danemarck et villes Anséatiques) s'élevaient à 2,300,000 livres. En 1789, d'après Chaptal , à 34,197,630 livres. En 1840 , à 72,378,164 francs.

Les exportations à la fin du règne de Louis XIV, étaient de 6,800,000 livres. — En 1789 , de 80,043,460 livres (les trois-quarts en sucre et café de nos îles). — En 1840, à 47,577,077 francs.

CHAPITRE V.

MER - NOIRE.

Son importance commerciale. — Établissement des Vénitiens et des Gênois sur ses bords. — M. Antoine de Saint-Joseph. — Trébisonde. — Avantages que cette ville offre au commerce.—Ouverture de la mer Noire aux navires russes, en 1774. — Aux Autrichiens, en 1784. — Premières relations de Marseille avec la Mer-Noire. — Admission du pavillon français, en 1802. — Cherson. — Odessa. — Galatz et Ibraïla. — Taganrok. — Vins exportés de Marseille pour la Russie, de 1820 à 1840. — Navigation entre Marseille et les ports russes de la Mer-Noire. — Importations et exportations. — Blés importés de la Russie à Marseille, de 1831 à 1841. — Nécessité d'abaisser les tarifs de douanes. — Prohibitions levées. — Utilité pour Marseille des progrès du commerce dans la Mer-Noire.

La Mer-Noire a de tout temps attiré l'attention du commerce; sa position présente les plus grands avantages. D'un côté elle communique avec la Perse et l'Inde par Astrakan et la mer Caspienne; de l'autre, avec une vaste partie de l'Europe. Après les croisades, lorsque les étendarts de la chretienté eurent cessé de flotter sur l'Orient; lorsque les califes d'Égypte et de Syrie eurent fermé au commerce européen la route de l'Inde, à travers leurs États, il fallut en chercher une autre. Les produits indiens furent alors dirigés vers la mer Caspienne et de là sur la mer Noire. De nombreux entrepôts s'élevèrent sur ses rivages. Les Gênois et les Venitiens s'y disputèrent, par les armes, la prépondérance commerciale. Les uns et les autres y établirent plusieurs comptoirs. Gênes y fonda l'importante colonie de Caffa qui devint une des plus belles et des plus riches places de commerce d'Europe (1).

Les Vénitiens s'établirent à Azow ou Tana; puis s'étant rendus maîtres de Constantinople, grâce au valeureux appui des croisés français, ils y trouvèrent d'immenses richesses et mieux que cela les clés de la mer Noire. Jaloux, non sans motif, des progrès de la puissance vénitienne, les Gênois aidèrent les Bysantins à reconquérir cette bellle proie (1206). Ceux-ci reconnaissans accordèrent au commerce de Gênes de grands priviléges.

(1) Oderico. Lettere ligust.

On chercha a exclure le pavillon de Venise de la mer Noire. On n'y réussit qu'imparfaitement. Les Vénitiens demeurèrent en possession du commerce d'Azow : ce commerce recevait la vie d'Astrakan. C'est par Astrakan que les marchandises de l'Inde venaient à Azow, Azow qui envoyait à Venise, tous les ans, six ou sept grands vaisseaux chargés d'épicerie et d'étoffes de soie (1). Donc, lorsque Astrakan eut été détruite par Tamerlan (1395) Azow perdit son importance ; le commerce de l'Inde par la mer Caspienne se trouva anéanti. Les Vénitiens et les Génois cherchèrent à le rétablir par Trébisonde. Mais les Turcs s'étant emparés de Constantinople (1453) fermèrent la Mer-Noire aux Européens.

Cependant les Vénitiens s'efforcèrent de recouvrer les avantages que leur commerce avait jadis recueilli dans cette mer.

En 1478, ils achetèrent par un tribut annuel de dix mille ducats, la faculté d'y naviguer. Bajazet ne tarda pas à leur en fermer de nouveau l'entrée.

Marseille, attentive à garder une prudente neutralité entre Gênes et Venise, s'était abstenue d'envoyer ses vaisseaux dans une mer où ces deux républiques se disputaient avec tant d'acharnement la faculté exclusive de naviguer et de commercer. Voisine de Gênes, il ne lui convenait pas d'irriter cette rivale jalouse. Liée à Venise, qui accueillait avec faveur ses navigateurs et ses marchandises, elle tenait à conserver avec elle des relations très utiles et fort anciennes (2).

Ainsi, lorsque la mer Noire fut interdite aux Francs le commerce de Marseille n'en éprouva aucun dommage.

Cette interdiction, qui pesait sur tous les Européens, ne commença à être levée en faveur des Russes qu'en 1774 par le traité de Kaïnardgy.

On comprend combien, dès-lors, les esprits clairvoyans durent espérer de succès pour Marseille si elle pouvait, elle aussi, pénétrer dans cette mer.

Un citoyen dont notre cité s'honore, M. Anthoine de St.-Joseph, consacra tous ses efforts à accomplir le projet qu'il avait conçu de faire franchir le Bosphore aux navires français et d'enrichir Marseille d'une nouvelle branche de commerce en faisant venir de

(1) Relation de Jos. Barbaro.

(2) Il exite un traité de 1259, qui en suppose de plus anciens, cité par Filiasi, dans le *Saggio sull' antico commercio de Veneziani,* page 64. On peut voir aussi le décret de 1272, cité par Marin, tome V, page 314.

la mer Noire des produits qui, jusqu'alors, avaient été tirés de la mer Baltique.

C'était créer un immense débouché à nos vins, à nos sucres raffinés, aux soieries de Lyon, et à une foule d'autres produits, tels que velours, draps, épiceries, huiles d'olive, amandes, fruits secs de différentes sortes, confitures, sirops, salaisons, fromages, meubles, modes, chapeaux, pâtes, bijouterie, soufre en canon, rhum, liqueurs, etc.

Les bords de la mer Noire nous offraient en retour leurs blés, seigle, chanvre, suif, mâts, bois de chêne et d'orme, merrains, cire, soie de porc, laines, toiles à voiles, bœuf salé, crin de cheval, lin, graine de lin, tabac, duvet, fourrures, peaux de lièvre, nattes, fer, potasse, peaux de bœuf, de vaches et de veaux, cuirs rouges et noirs dit *youffts*, etc.

La nature elle-même avait indiqué ce commerce. Elle avait tracé, par le cours des fleuves coulant du Nord au Midi, la direction des productions de la Russie et de la Pologne vers la mer Noire. Le chemin qu'on leur faisait prendre vers le nord était forcé, pénible et dispendieux. Le transport par eau, vers la Baltique, ne pouvait se faire que pendant quelques mois de l'année.

M. de Saint-Joseph aspirait même à approvisionner Moskou en produits de la Méditarranée par Cherson (1).

La mer Noire était encore d'une importance incalculable par les voies que uotre commerce pouvait s'y frayer vers la Perse et l'Inde. Le commerce de la Perse surtout paraît possible par le port de Taganrok. Les négocians de Moskou l'ont constamment fait par cette place et par Astrakan.

Mais il est une ville par laquelle il serait encore plus facile d'établir des relations avec la Perse, et où Marseille devrait diriger ses spéculations, c'est Trébisonde.

Dès le Moyen-Age les républiques italiennes avaient senti l'importance de cette ville, tête du chemin de la mer Noire à la mer Caspienne par l'Arménie et la Perse. Les Génois et les Vénitiens y avaient obtenu quelques priviléges. Les galères génoise y apportaient, de Constantinople, de la draperie française, flamande et italienne, des toiles de Champagne, des huiles d'Italie, de la quincaillerie allemande, des fruits secs d'Espagne (2), et les blés de la Tauride.

(1) *Du Commerce de la mer Noire*, page 44.

(2) Balducci Pegoletti, Divisamenti de' paesi, misure, mercanzie, etc.

Trébisonde excellait dans le tisssage des soieries et des étoffes de coton. Elle livrait aussi au commerce d'Europe la soie, le kermès, important alors pour la teinture de l'écarlate et de l'alun de la *Roche de Colonne*, fort recherché à cause de sa qualité. Il s'en débitait 14,000 qx. par an (1). Selon un historien arabe, les Musulmans de l'intérieur de l'Asie recevaient par Trébisonde non seulement les tissus de lin et de coton des Francs, mais aussi des étoffes fabriquées par les Russes (2).

« Une grande route, dit M. Depping, conduisait à travers la » chaîne de montagnes qui bordait l'empire au sud-est jusqu'à » Erzeroum en Arménie, et de là à Tauris en Perse, où siégea au » 14e siècle le khan des Tartares, qui avait envahi l'Asie occiden- » tale. On employait cinq à six jours sur un chemin difficile au » trajet entre Trébisonde et Erzeroun, mais il en fallait trente à » trente deux pour que les caravanes arrivassent jusqu'à Tauris. » Toutes les marchandises que l'on débarquait dans le port de Tré- » bisonde, et qu'on y mettait en dépôt, s'expédiaient ordinaire- » ment par cette route pour la Perse et les marchandises venues » par la mer Caspienne ou de l'intérieur de la Perse gagnaient par » la même route le port de Trébisonde pour traverser la Mer- » Noire. Il est probable qu'une partie des chargemens expédiés » de Trébisonde pour Erzeroum se répandait de là dans le Diar- » békir et le long de l'Euphrate (3).

Aujourd'hui Trébisonde paraît être de nouveau l'objet de l'attention du commerce européen. Depuis 1825 ce port a reçu plusieurs expéditions qui font espérer que les marchandises destinées pour la Perse reprendront la route d'Erzeroum, et s'ouvriront ainsi dans cette partie de l'Orient une voie plus facile et plus avantageuse. Ces espérances même commencent à se réaliser. Le nombre des personnes qui viennent à Trébisonde effectuer la vente de leurs marchandisses augmente sensiblement. Au mois de mai 1831, il en est arrivé neuf dans une semaine venant toutes de Constantinople. Des persans, prévoyant de quelle importance peut être pour leur pays cette position commerciale, sont venus s'y établir. Trois millions d'objets manufacturés destinés à la Perse ont été introduits à Trébisonde dans le même mois de mai.

(1) Balducci Pegoletti, loc. cit.

(2) Ebn. Haoukal, cité par M. d'Ohsson. Depping, tome 1.

(3) Hist. du Commerce, etc., t. 1, p. 130.

Cet accroissement d'activité peut être attribué en partie aux réformes et aux améliorations introduites dans l'administration turque, qui tend en général à se régulariser. Il est donc permis de penser que Trébisonde deviendra le marché des populations nombreuses qui jusqu'à ce jour s'étaient approvisionnées à Constantinople des produits de l'Europe.

C'est aux Marseillais à saisir les avantages qu'offre cette nouvelle position commerciale. Ils peuvent faire de Trébisonde l'entrepôt du commerce des vastes provinces de l'Asie. La présence d'un consul français leur garantit protection et sécurité. Qu'ils sachent en profiter (1). Il est de leur intérêt et de leur honneur de procurer à la France tous les bénéfices qu'elle peut retirer du commerce du Levant et de ne pas se laisser vaincre par les Anglais.

Et cependant, il faut le dire, là encore, malgré les avantages de notre position, nous nous sommes laissés devancer par nos rivaux. Les Anglais dont le commerce avec la Perse se faisait entièrement par le Golfe Persique, se sont jetés avec empressement dans cette nouvelle route dès qu'ils ont aperçu le parti qu'ils en pouvaient tirer.

Ils ont établit un consul à Erzeroum (2). Cette ville est l'entrepôt de l'Arménie, de la Perse et du Kurdistan. Le gouvernement russe avait accordé de grands priviléges à la Géorgie dans le but de favoriser le transit pour la Perse, mais l'on a observé à Saint-Pétersbourg que le cinquième seulement des exportations en Géorgie s'exportait pour la Perse, et que les quatre autres cinquièmes servaient à un commerce interlope avec l'empire russe lui-même. Cette circonstance a fait révoquer les priviléges; la ligne de douane russe est étendue aujourd'hui à la Géorgie, et le commerce pour la Perse a fixé son entrepôt à Erzeroum. Cet avantage a rendu cette ville très importante; indépendamment du commerce de Perse, il en est qui naissent de la localité même, tels que celui des mines de cuivre si abondantes dans la chaîne du Taurus et des productions locales.

Les importations des Anglais en Perse par Trébisonde et Erzeroum, pendant l'année 1830, peuvent être évaluées à 18 millions.

(1) En 1836, le consul de France à Trébisonde a envoyé des échantilons d'étoffes et de tissus de Perse qui pourraient se vendre avec avantage. Ils furent remis aux Chambres de commerce des villes manufacturières.

(2) Le gouvernement français a demandé aux Chambres, dès le début de la session de 1841-1842, un crédit pour la nomination d'un consul à Erzeroum.

Les nôtres sont de beaucoup inférieures; loin d'augmenter elles ont diminué, particulièrement à l'égard des toiles peintes.

Les marchandises françaises n'y arrivent pas même directement, mais par l'intermédiaire de Constantinople et de Leipzig où vont les chercher les négocians persans et géorgiens. D'un autre côté les produits destinés pour la France sont transportés d'abord à Constantinople.

Les Russes commercent avec la Perse par Trébisonde ; ils s'efforcent de partager avec l'Angleterre le monopole de l'approvisionnement des classes moyennes et des classes pauvres, seule lutte que leur permette l'état de leur industrie.

Un dépôt de fers russes a été établi en 1838 à Trébisonde pour disputer aux fers anglais les marchés du pachalick de Trébisonde, de l'Arménie, de la Perse, du Kurdistan et des provinces centrales de l'Asie mineure.

En 1839, 155 navires sont entrés à Trébisonde, 93 turcs, 48 autrichiens, 5 russes, 5 anglais, 3 grecs, 1 sarde.

Les importations effectuées par ces navires se sont élevées à 36 millions, dont 26 provenant de Constantinople (dans ce chiffre sont comprises des marchandises françaises et anglaises), près de 8 millions venaient de Perse (Tauris), 821,000 fr. de Russie, 762,000 fr. de Hambourg.

Les exportations ont été de 33 millions, dont 23 pour la Perse, 9 pour Constantinople et autres ports de Turquie, 600,000 fr. pour la Russie, 90,000 fr. pour Londres.

Les principaux articles de ce commerce sont :

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
	Francs.	Francs.
Tissus d'Europe	24,032,100	22,538,300
» de Perse et Cachemire	1,225,000	1,211,900
» de Turquie	267,000	221,200
Soie	4,182,500	4,182,500
Laine	—	149,100
Noix de Galle	1,009,500	1,007,800
Noisettes	—	143,200
Tabac de Schiras (toumbéki)	790,000	786,500
Cuivre	—	493,500
Grains. — Blé	502,800	—
Sucre	428,900	393,900
Café	333,000	322,500
Sel	257,800	—
Fer et acier	255,700	—
Quincaillerie et armes	152,100	135,800
Indigo	134,500	118,500
Safranum	105,000	105,000

Les marchandises qui s'importent en Asie par Trébisonde consistent principalement en sucre, café, poivre, indigo, fer, quincaillerie, cotonades blanches à bas prix, schalls de coton façon cachemire, toiles peintes et draps dits *Londrins*.

Trébisonde deviendrait une place de commerce très importante, si l'on effectuait le projet dont nous parlerons au chapitre du commerce de l'Inde, d'établir la navigation à la vapeur sur le Tigre et l'Euphrate. Voisine de ces deux grands fleuves, Trébisonde pourrait redevenir l'intermédiaire du commerce entre l'Inde et l'Europe.

Reprenons l'histoire du commerce de la mer Noire.

J'ai dit que la Porte-Ottomane ne permit le passage des Dardanelles aux navires russes qu'en 1774.

Le gouvernement de la Russie, pour encourager le commerce de la mer Noire, adopta, en 1775, un tarif d'après lequel les marchandises payaient un quart de moins dans les ports de cette mer que dans ceux du nord. Un manifeste impérial du 22 février 1784 déclara ports francs, Cherson et les autres places maritimes de la Tauride, telles que Sébastopol et Kaffa.

En 1784, la cour de Vienne obtint que le passage accordé par la Porte aux Russes fût ouvert aux Autrichiens.

Marseille était donc forcée de faire ce commerce sous pavillon étranger, et l'on sait que dans notre port les importations sous pavillon étranger étaient alors soumises au droit de vingt pour cent. C'était un obstacle à nos relations avec la mer Noire. Il fut supprimé par le traité de commerce du 11 janvier 1787, lequel stipula que les importations de la mer Noire à Marseille et Toulon, par navires russes, seraient exemptées du droit de vingt pour cent.

C'était un premier pas.

Par le même traité les Français obtinrent une réduction d'un quart sur les droits de douane imposés aux autres nations dans les ports de la mer Noire.

Ils devaient y être traités commes les sujets russes. (Art. 11.)

Le droit sur les savons de Marseille fut réduit à un rouble par *poud* (au lieu de 6 roubles). Les vins de France furent également favorisés.

Grâce à ces conventions et à l'habileté de M. le baron Anthoine de Saint-Joseph, les Marseillais purent prendre une part active au commerce de la mer Noire. Déjà ce commerce avait éprouvé un rapide accroissement. A cette époque (1787), plus de deux cents navires russes ou autrichiens y étaient employés. Les importations et exportations que faisaient les Marseillais sous le pavillon des deux cours impériales augmentaient chaque année.

De 1784 au mois d'août 1787, M. Anthoine, encouragé par le gouvernement avait expédié de Marseille à Cherson 41 bâtimens, et sa maison de Cherson en avait expédié 55 à Marseille avec des retours fort avantageux. Nos draps du Languedoc, nos vins, etc., avaient réussi au-de-là de toute espérance, et nous obtenions à meilleur marché que par le passé des mâtures, des blés, des chanvres, des suifs, etc.

Dans les six premiers mois de 1787, 18 navires furent expédiés de Marseille à Cherson, et 19 de ce port à Marseille. Il arriva des ports du Danube à Marseille 3 navires autrichiens chargés de blé de Hongrie. L'empereur d'Autriche et le roi de Naples, entretenaient des consuls à Cherson. Gênes, Livourne et Trieste, avaient des relations dans la mer Noire, y envoyaient et recevaient des cargaisons sous les pavillons de l'Autriche et de la Russie. Enfin, l'expérience avait prouvé que les mêmes munitions navales qu'on tirait de Riga et de Pétersbourg avaient, par le cours naturel des fleuves, ainsi que je l'ai remarqué plus haut, une route vers le midi de la Russie, plus facile, plus courte, moins dispendieuse, et il

s'opérait dans le commerce une révolution dont tous les avantages étaient pour la Méditerranée.

Les relations entre Marseille et la mer Noire furent rompues par les secousses de notre grand mouvement social de 1789.

Paul Ier, peu après son avènement au trône (1796) révoqua la réduction du quart des droits accordée au commerce français par Catherine II.

Une guerre générale s'alluma. Tous les rapports commerciaux furent anéantis.

Le traité de paix que Bonaparte conclut en 1802 rendit quelque activité au commerce.

Peu après il en signa un autre avec l'empire Ottoman.

Un des articles accordait l'entrée du pavillon français dans la mer Noire.

L'art. III était ainsi conçu : « La république française jouira,
» dans les pays Ottomans qui bordent ou avoisinent la mer Noire,
» tant pour le commerce que pour les agens et commissaires des
» relations commerciales qui pourront être établis dans les lieux
» où les besoins du commerce français rendront cet établissement
» nécessaire, des mêmes droits, des mêmes priviléges et préroga-
» tives dont la France jouissait avant la guerre dans les autres
» parties des états de la Sublime-Porte, en vertu des anciennes
» capitulations. »

La paix dont Bonaparte venait de doter le monde inspira à toutes les nations le desir de réparer par le commerce les pertes qu'une longue et sanglante guerre leur avait fait éprouver. De toutes parts de nombreux navires se dirigèrent vers la mer Noire.

Suivant des tableaux authentiques, le nombre des bâtimens de diverses nations, entrés pendant l'année 1803 dans les ports russes de cette mer s'éleva à 900, dont 500 à Odessa, 200 à Taganrok et les autres à Kaffa, Kosolow, Sébastopol et Cherson.

Sur ces 900 bâtimens 815 retournèrent la même année pour différens pays. La quantité de blé qu'ils exportèrent s'éleva à 6,300,000 quilots, mesure de Constantinople, soit 1,400,000 charges de Marseille, ou 2,203,600 hectolitres ; 19 seulement de ces navires vinrent à Marseille. Le plus grand nombre se rendit en Italie. De ces derniers beaucoup étaient destinés pour Marseille. Mais la guerre qui éclata de nouveau entre la France et l'Angleterre, le 16 mai 1803, les força de changer leur destination.

Cherson, jadis un des ports principaux de la mer Noire, était alors descendu au dernier rang.

Il dut cet abandon à son insalubrité et au peu de profondeur de ses eaux.

Odessa lui avait été préféré. Odessa, d'abord appelée Kosabey, devait son nouveau nom à Catherine. L'air y était sain. Des travaux importans y furent entrepris. Le lazaret et les bureaux de douane pour l'importation et l'exportation qui étaient à Cherson furent transférés à Odessa.

Le commerce ne tarda pas à transformer un bourg composé de quelques maisons en une ville importante qui possède aujourd'hui plus de 60,000 habitans. On vient de voir pour quelle part elle entrait dès 1803 dans le commerce de la mer Noire. En 1805, le nombre des navires entrés dans son port fut de 643.

Marseille, malgré la guerre, ne suspendit pas toutes ses relations avec la mer Noire. En 1804 elle y envoya 10 bâtimens chargés de vins et de plusieurs autres marchandises.

Alexandre Ier dirigea son attention vers le commerce d'Odessa. A l'exemple de Catherine, il diminua d'un quart les droits établis sur les marchandises d'importation et d'exportation dans tous les ports de la mer Noire.

Il rendit, le 5 mars 1804, un ukase pour favoriser le commerce de transit par Odessa.

Par un second ukase publié le même jour, il établit à Odessa un entrepôt où les marchandises pouvaient rester pendant 18 mois sans être soumises au paiement des droits : faveur d'autant plus importante que les droits d'entrée sont très considérables en Russie.

Une banque y fut fondée.

Enfin, pour plus grande preuve d'intérêt, il confia l'administration civile et militaire de cette ville au duc de Richelieu. Cet homme d'état, au cœur noble et généreux a puissamment contribué à la prospérité d'Odessa. Son nom y est en vénération.

En 1817, Alexandre érigea Odessa en port franc. Les marchandises y sont seulement frappées au profit de l'administration locale du cinquième des droits qu'elles paieraient dans le reste du royaume : ce qui produit environ 1,800,000 fr.

Il n'y a d'articles prohibés que les fers et les esprits.

En 1816, on compta à Odessa 846 navires, savoir : 407 russes,

258 anglais, 101 autrichiens, 23 turcs ou grecs, 25 français, 15 suédois et 17 d'autres pays.

En 1830, ce port a reçu 910 navires;

En 1831, 430;

En 1839, 1,010, jaugeant 252,558 tx.; 65, jaugeant 16,018 tx., venaient de France.

Il en a expédié en 1830, 917;

En 1831, 420;

En 1839, 870, jaugeant 218,012 tx. dont 123, jaugeant 30,799 tx., pour la France.

La valeur des importations s'y élevée:

En 1830, à 25,795,133 fr.;

En 1831, à 23,286,034;

En 1837, à 21,000,000 fr.;

En 1838, à 24,000,000 fr.;

En 1839, à 29,000,000 fr., dont 2,500,000 fr. de France.

Celle des exportations s'y est élevée:

En 1830, à 29,732,156 fr.;

En 1831, à 22,070,348 fr.;

En 1837, à 32,000,000 fr.;

En 1838, à 44,000,000 fr.;

En 1839, à 54,000,000 fr., dont 5,654,000 fr. pour France.

La diminution assez sensible qu'on remarque dans la navigation et dans l'importance des transactions en 1831, a été occasionnée par l'apparition du choléra et par les troubles qui ont agité les contrées de l'Ouest, dont les habitans sont les principaux consommateurs des marchandises qu'Odessa reçoit de l'étranger, et les principaux producteurs des articles qui sont expédiés en retour.

Parmi les exportations de 1831, le froment figure pour 12,096,315 fr., les autres céréales pour 688,495 fr., la laine brute pour 1,143,054 fr., le suif pour 3,259,415 fr., le cuivre brut et ouvré pour 1,035,853 fr., etc., etc.

Les céréales exportées figurent, en 1837, pour 17 millions, en 1838 pour 25 millions et en 1839 pour 25 millions: dans cette dernière année l'Angleterre en a pris à elle seule pour près de 11 millions, et l'année précédente pour 3 millions et demi. L'Angleterre ne tire ordinairement d'Odessa que pour un million de blés; elle accorde la préférence aux États-Unis où ses échanges sont plus faciles et plus abondans; mais les récoltes de 1837 et 1838

ayant été mauvaises aux États-Unis, l'Angleterre eut recours aux blés de la Russie.

La graine de lin contribue à accroître le chiffre des exportations d'Odessa.

L'importation des vins turcs à Odessa a doublé depuis 1837; celle des vins de France est stationnaire.

La Turquie a importé à Odessa, en 1837, pour 689,000 fr. de vins de diverses qualités, en 1838 pour 923,000 fr., et en 1839 pour 1,130,000 fr.

La France, en 1837, pour 652,000 fr., en 1838 pour 460,000 fr., en 1839 pour 663,000 fr.

Il est facile de prévoir que les vins turcs favorisés, par la Russie, ruineront un jour une des branches les plus importantes du commerce du midi de la France, à moins, ce que nous espérons, que le gouvernement français ne lui vienne en aide et n'obtienne une révision des tarifs.

Un obstacle sérieux à l'importation de nos vins naît aussi des efforts que fait la Russie pour s'approprier l'industrie vinicole. De 1823 à 1837, 4 millions de pieds de vigne ont été plantés dans le district d'Odessa; les progrès de cette richesse nouvelle pour le midi de la Russie sont ralentis par l'apathie de la population tartare et sa répugnance pour le travail.

Il y a à Odessa douze courtiers jurés approuvés et autorisés par le tribunal de commerce et qui établissent eux-mêmes des agens.

Une banque d'*escompte et de prêt* a été établie dans cette ville. Elle escompte à 6 p. 0/0 les billets qui n'ont pas plus de neuf mois de terme et fait des avances sur dépôt de marchandises.

La plupart des provisions y sont à très bas prix. On peut avoir le bœuf pour 5 ou 10 centimes la livre. La volaille est à un prix proportionné. Le poisson ne coûte presque rien et est excellent. Mais l'eau s'achète et est un article assez dispendieux. On y a ouvert deux puits artésiens pour remédier à l'aridité du sol. Le bois de chauffage est fort coûteux et n'est guère à l'usage que des gens riches. Beaucoup de houille anglaise a été prise comme lest pour Odessa et s'y est bien vendue (1).

La mesure en usage pour les grains et autres corps secs à Odessa est le tchetwert qui égale 2 hectolitres, 10 litres.

(1) Dictionnaire du Commerce et des marchandises.

Quant aux poids, 100 livres de Russie égalent kil. 40,899. Le pud égale kil. 16,359.

Odessa est menacé par la concurrence toujours progressive des ports du Danube qui livrent au commerce extérieur les mêmes articles que la Russie méridionale. Ibraïla et Galatz surtout tendent à conquérir une importance qui sera un jour égale à celle d'Odessa. En 1840, Marseille a reçu de Galatz 29 navires chargés jaugeant 5,225 tx. (13 grecs, 9 sardes, 5 autrichiens, 2 turcs); et de Ibraïla 25, jaugeant 4,562 tx. (21 grecs, 3 napolitains, 1 turc). Elle a expédié pour Galatz un seul navire de 211 tx.

En 1839, Galatz a reçu 656 navires de toutes provenances: importations 2 millions, exportations 9 millions. — Ibraïla a expédié 573 navires; importations: 1,900,000 fr., exportations: 6,500,000 fr.

Après Odessa vient Taganrok.

Il a reçu en 1830, 412 navires.

En 1831, 631 navires, dont 279 étrangers et 352 caboteurs.

Il a expédié en 1830, 408 navires.

En 1831, 442, dont 285 à l'étranger et 157 caboteurs.

La valeur des importations à Taganrok s'est élevée:

En 1830, à 4,981,739 fr.

En 1831, à 7,051,552 fr.

Celle des exportations:

En 1830, à 9,235,211 fr.

En 1831, à 10,343,627 fr.

En 1839, les valeurs du mouvement commercial de Taganrock se sont élevées à 21,594,000 francs, dont les deux tiers à l'exportation. Marseille n'a pas envoyé à ce port directement pour plus de 61,000 francs de marchandises (vins et café); mais elle en a reçu pour 1,700,000 francs de grains, pour 91,000 francs de laine, et pour 78,000 francs de graine de lin et colza. En 1793, les exportations du port de Taganrock furent de 428,087 roubles.

Après la chute de Napoléon, lorsque la paix eut rendu la liberté au commerce, les relations entre la mer Noire et Marseille devinrent très actives.

Nous y retrouvâmes un débouché pour nos vins, nous en reçûmes des blés qui furent, pendant les disettes de 1816 et 1817, d'un grand secours pour la France, et donnèrent aux classes ouvrières

de Marseille du travail et du pain, aux immeubles une nouvelle valeur.

Malheureusement, ainsi qu'on le verra quand je traiterai spécialement la question des grains, tous ces avantages furent ravis à Marseille par les lois restrictives que le gouvernement de la Restauration crut devoir consentir en faveur des propriétaires de terres à blés.

Ce fut un coup funeste porté à nos relations avec la mer Noire. Les exportations de Marseille en vins de toutes sortes pour la Russie, qui étaient :

En 1820 de........	13,442	hect.
En 1821 de........	11,963	»
En 1822 de........	19,020	»

diminuèrent rapidement lorsque l'effet de la loi de 1822 sur les grains eut été senti, et que le gouvernement russe, usant de représailles, repoussa à son tour nos produits. Voici les chiffres des exportations de nos vins pour la Russie dans les années suivantes :

En 1823..........	6,371	hectolitres.
1824..........	3,866	»
1825..........	3,959	»
1826..........	6,355	»
1827..........	5,772	»
1828..........	4,388	»
1829..........	3,610	»
1830..........	3,721	»
1831..........	1,752	»
1832..........	6,560	»
1833..........	2,912	»
1834..........	6,103	»
1835..........	5,013	»
1836..........	4,221	»
1837..........	1,741	»
1838..........	6,807	»
1839..........	1,870	»
1840..........	1,760	»
1841	2,943	»

On trouve les mêmes résultats dans le tableau suivant de la navigation entre Marseille et la Mer-Noire.

La Révolution de Juillet imprima à nos lois un caractère plus libéral.

La législation sur les grains fut modifiée: les blés peuvent maintenant être introduits, sous des conditions sagement protectrices de notre agriculture ; le commerce avec la Mer-Noire est destiné à une nouvelle activité.

Le développement de la navigation en 1832 en est une preuve. On vient de voir aussi que pendant cette année nos exportations de vins éprouvèrent un notable accroissement.

Mouvement de la navigation entre Marseille et les ports russes de la mer Noire.

ANNÉES.	ENTRÉE.	SORTIE.
1825	60	19
1826	21	16
1827	22	23
1829	1	8
1830	118	20
1831	39	2
1832	124	19
1833	18	4
1840	194	28

Les 18 navires entrés en 1833 jaugeaient 4,821 tx.; les 4 sortis 1,042: les 194 entrés en 1840 jaugeaient 53,535 tx., tous étaient chargés; 5 étaient français, 7 russes, 77 autrichiens, 46 napolitains, 28 sardes, 23 grecs, 4 toscans, 2 anglais, 1 romain, 1 américain ; 124 venaient d'Odessa, 25 de Taganrok, 18 de Berdianska, 16 de Marianopoli, 7 de Kertz, 2 de Cherson, 1 de Vonizza, 1 d'Onéga.

Les 28 sortis jaugeaient 6,820 tx., 3 étaient russes, les autres sous tiers-pavillon. 25 étaient sur lest.

A ce mouvement maritime il faut ajouter celui que nous avons signalé pour Ibraïla et Galatz.

La navigation entre la France et la mer Noire russe pendant la

même année, a donné lieu à l'entrée de 210 navires, et à la sortie de 48 dont 27 sur lest.

Jusqu'au traité d'Andrinople, la mer Noire ne recevait que des navires portant le pavillon des principales puissances. L'art. 7 de ce traité a réglé que désormais le Bosphore serait ouvert à toutes les nations amies de la Porte. En stipulant cet article, la Russie a eu pour but de procurer de nouveaux débouchés aux produits de ses provinces méridionales.

J'ai dit que le système restrictif, adopté par la Restauration dans la législation sur les grains, avait diminué l'importance de nos exportations pour la Mer-Noire. Je dois ajouter qu'une semblable diminution peut résulter aussi de causes naturelles telles qu'une récolte abondante en France, et faible en Crimée. C'est ainsi qu'après que les modifications libérales faites à la législation des céréales, eurent amené dans notre port, en 1832, 124 navires de la mer Noire, ce nombre fut en 1833 réduit à 18, parce que les récoltes furent presque nulles dans la Russie méridionale.

En temps ordinaire, le minimum des blés à Odessa, est de 200,000 schetwerts (1). Les achats doivent se faire de préférence dans les mois de juillet et d'août à cause de l'abondance qui résulte des arrivages de la Pologne et des autres points de l'intérieur.

Nos huiles comestibles luttent défavorablement à Odessa contre celles que l'Archipel y expédie ; nos amandes aussi y rencontrent souvent la concurence de celles de Sicile.

Depuis quelques années, Marseille expédie à Odessa des plants d'olivier, de mûrier, de vigne, etc. (1831.)

Les autres objets que nous exportons pour la mer Noire, sont des bouchons de liége, des briques et tuiles, des chardons, des denrées coloniales, des graines de jardins et de prairies.

Les articles que nous en recevons, sont le cuivre brut, la laine, les peaux de bœuf et de vache, la potasse, mais surtout le blé dur et tendre, et les graines de lin dont j'ai fait connaître dans le chapitre précédent les quantités importées.

En 1831, il a été importé de la Russie à Marseille 600,591 hect. de froment, dont 945 par navires français, 371,839 par navires russes, et 227,807 par tiers-pavillon.

(1) Le schetwert vaut 2 hect. 972|10000 ; 100 schetwerts correspondent à 125 charges environ de Marseille.

En 1832..........	600,522	hect.
1833..........	65,923	»
1834..........	2,320	»
1835..........	9,025	»
1836..........	156,835	»
1837..........	300,375	»
1838..........	364,979	»
1839..........	839,779	»
1840..........	431,058	»
1841..........	653,722	»

Dans ces importations ne sont pas comprises celles des ports du Danube, don tles chiffres se trouveront au chapitre de la Turquie.

La navigation entre Marseille et les ports russes de la mer Noire a lieu, en grande partie, par des navires sous tiers-pavillon. Le reste est partagé entre la marine française, la marine russe et quelques navires grecs.

Il est à désirer que le gouvernement du roi obtienne de la Russie une diminution de tarifs, de charges et de formalités, pour l'admission et les opérations de notre commerce dans les ports de la mer Noire et de la mer d'Azof, et encourage ainsi Marseille à nouer des relations avec les pays situés à l'orient de ces deux mers.

Les tarifs russes sont évidemment trop élevés ; ils provoquent une énorme contrebande favorisée par la complaisance intéressée des préposés. Le gouvernement russe a reconnu la nécessité de les adoucir. Un ukase du 16 mars 1838 a admis à l'importation, moyennant le paiement d'un droit plusieurs marchandises prohibées, et réduit les droits imposés à quelques autres.

Parmi les marchandises dont la prohibition est levée sont les suivantes : bourses et sacs à ouvrages pour femmes, corail monté, cordons de coton et de lin, cristal et jay montés, nacre de perle ouvrée, papier d'émeri, poupées, tissus de coton, rubans de coton, de fil ou de laine, rubans de soie, vitrifications.

Voici les nouveaux droits pour quelques articles qui intéressent le commerce français :

		Roubles (1).	Kopeks.
Gants de peau pour hommes et femmes, glacés...........	la livre (2)	6	
Gants de peau brodés avec boutons et ornemens......	»	8	
Mérinos de toute espèce d'une seule couleur............	»	2	
Mérinos bariolés avec dessin, tissus et brochés..........	»	2	80
Tissus de soie purs ou mélangés, non transparens, changeans, à dessins..........	»	6	
Mouchoirs, fichus et écharpes transparens et demi-transparens à dessins..........	»	18	
Les mêmes brodés..........	»	20	
Rubans non transparens, imprimés ou à mouches.......	»	8	
Les mêmes, demi-transparens et transparens à mouches collées avec or et argent fins, ou faux, peints ou imprimés	»	12	

Tous les progrès du commerce français dans la mer Noire, tourneront à l'avantage de Marseille. Faisons donc tous nos efforts pour attirer vers cet objet l'atttention du gouvernement. Il y a huit à dix ans, on avait formé à Paris le projet d'une grande compagnie dans le but d'introduire les produits de nos arts et de notre industrie dans la Pologne et la Russie, et d'en recevoir les productions en échange, et en outre d'étendre les relations dans la Perse, la Georgie, les provinces turques de l'Asie, la Moldavie, la Valachie, en un mot, dans toutes les contrées qui avoisinent la mer Noire.

Voilà une association vraiment utile et nationale. Puissent les grands financiers de la capitale consacrer leurs fonds à de telles entreprises qui donneraient une nouvelle vie au commerce français (1834).

(1) Le rouble (100 kopecks) égale 4 fr.

(2) La livre égale 409 grammes.

CHAPITRE VI.

AUTRICHE.

Effectif de la marine marchande autrichienne. — Commerce de Trieste. — De Venise. — De Fiume. — Navigation entre l'Autriche, Marseille et la France. — Importations et exportations. — Commerce anglais. — Immunité de droits pour les bâtimens français en relâche forcée. — Adoption du nouveau mode de jaugeage français. — Négociation pour le libre passage du Bas-Danube. — Commerce de la France et de Marseille avec l'Autriche.

La possession d'une partie des côtes de la mer Adriatique a donné au commerce de l'Autriche, surtout avec le Levant, un grand développement. En 1838, l'effectif de la marine marchande autrichienne au long-cours, était de 486 navires à voile, jaugeant 118,726 tonneaux, et de 15 à vapeur, jaugeant 5,114 tonneaux, (10 de la Société du Lloyd autrichien à Trieste, 5 de la Compagnie du Danube à Vienne). En 1840, il était de 520 navires. Ces chiffres s'appliquent seulement aux navires marchands patentés au long-cours ; ils ne comprennent pas les bâtimens destinés au grand cabotage qui étaient au nombre de 1320.

Trieste, Fiume et Venise sont de tous les ports autrichiens ceux avec lesquels Marseille entretient le plus de relations.

Trieste, au milieu du dernier siècle, n'était qu'un hameau de pêcheurs. Trop faible alors pour résister aux armes de la république de Venise, qui convoitait son admirable position au fond de la mer Adriatique, elle se donna à l'empereur d'Autriche, à condition que son port jouirait à toujours d'une entière franchise. Ses progrès ont été rapides. Le commerce s'y est développé avec hardiesse et intelligence. Chose singulière ! ce fut d'abord avec Bordeaux et non avec Marseille qu'elle noua des rapports commerciaux. C'est à Bordeaux que ses navires allaient s'approvisionner de denrées coloniales. Mais lorsque la guerre eut rendu plus périlleuse la navigation au-delà du détroit, Trieste s'attacha à étendre son commerce dans la Méditerranée. De cette époque datent ses transactions avec Marseille. Leur importance n'a cessé de s'accroître.

En 1788 et 1789, Marseille expédiait beaucoup de sucre et de

café à Trieste, dont les relations avec le Levant et l'intérieur de l'Allemagne prenaient chaque jour une nouvelle extension. Nos navires en revenaient chargés de blés et autres grains, de cuirs de Hongrie, de peaux de lièvre et de lapin, et de produits des manufactures de l'Allemagne.

Aujourd'hui, Marseille est presque le seul port français avec lequel Trieste entretienne des relations suivies, et notre ville a supplanté Bordeaux dans ce commerce.

La marine marchande de Trieste consistait, il y a 80 ans, en quelques barques; aujourd'hui elle fréquente tous les ports des deux hémisphères, et partout elle lutte avec succès contre les marines rivales, à cause du bas prix de sa navigation, de l'habileté de ses capitaines et de la probité de ses équipages. Elle s'est surtout emparée du commerce du Levant.

Les avantages de la marine autrichienne tiennent principalement à l'abondance et à la qualité des bois de construction que lui offrent les forêts des provinces qui bordent la mer Adriatique. Ces bois et tous les autres objets qu'elle emploie lui sont livrés exempts de droits et lui coûtent peu. Ses marins vivent avec beaucoup de sobriété.

Telles sont les causes de l'impossibilité où se trouve la marine marchande française de lutter contre la marine autrichienne. Il a été établi par des calculs positifs qu'un navire de 150 tonneaux, construit à Marseille coûtait 50 pour cent plus cher que s'il était construit à Trieste. La même différence a été remarquée pour les dépenses de l'équipage (1834).

Trieste est une preuve éclatante de la puissance féconde du commerce. C'était un village sans marine, sans argent; ses habitans s'avisent un jour des immenses avantages qu'ils peuvent recueillir de la position de leur port situé de manière à verser sur tous les points de l'Allemagne, de la Suisse etc. (1), les produc-

(1) Cette position est telle que Trieste aspire même à approvisionner, à travers la Suisse, les départemens de l'Est de la France. Aussi, les fabricans de l'Alsace avaient demandé la suppression du droit différentiel établi sur les cotons introduits par la frontière de terre. Cette mesure qui aurait été très nuisible à Marseille, à sa marine et à toutes les industries qu'alimentent les transports dans l'intérieur du royaume, n'a pas été adoptée, du moins sur ce point; mais le dernier traité conclu avec le roi des Pays-Bas, a ouvert Strasbourg aux importations de la Hollande. Mesure injuste puisque les industriels qui l'ont obtenue au nom des principes de la liberté commerciale, jouissent eux-mêmes d'un privilége absolu pour la vente de leurs produits en France.

tions des quatre parties du globe, et à exporter au dehors les produits de l'Europe. Ils demandent au crédit les capitaux qui leur manquent, et le crédit y élève de vastes et magnifiques maisons, y construit des milliers de navires.

On a publié à Trieste, dans le mois d'août 1838, le prospectus et les statuts d'une *Société de l'Industrie et du commerce de l'Autriche centrale*, fondée par l'archiduc Jean.

Trieste en est le siége : la direction est à Gratz ; deux succursales sont établies à Klagenfurt et à Laybach, et un correspondant à Vienne.

Son but est d'activer l'exportation par la voie de Trieste des produits du sol et de l'industrie de la Styrie, de la Carinthie et de la Carniole, et de se livrer à toutes sortes d'opérations de commerce.

Le fonds social, fixé à 250,000 florins, est divisé en 2,500 actions de 100 florins.

Cette société n'est point encore en activité ; j'ai néanmoins cru devoir rappeler ce fait comme un exemple, comme un avertissement utile au commerce Marseillais et au pouvoir. Il prouve que nos rivaux ont compris les bienfaits de l'association, et que chez eux les princes, même de la famille impériale, aident et interviennent pour féconder ce moyen puissant de prospérité. Conçoit-on l'essor que donnerait au commerce marseillais une compagnie formée dans le sein de notre ville, avec un capital de plusieurs millions, non point pour établir une concurrence nouvelle dans des routes battues et épuisées, mais pour ouvrir de larges débouchés aux produits français, et opérer de riches échanges dans l'Inde, la Chine, l'Abyssinie, l'Océanie, les bords Asiatiques de la Mer-Noire et tant d'autres parages où le pavillon marseillais est à peine connu (1)?

Le mouvement du port de Trieste ne cesse de suivre une marche ascendante. En 1827, il y est entré 2,906 navires ; en 1828, 3,733 ; en 1829, 3,337 ; en 1830, 3,349 ; en 1831, 3,007, en 1832, 4,338.

(1) Dans la *Presse* du 1er avril 1842, il est question d'un projet de société commerciale allemande. Hambourg ou Stettin serait le siége principal. On parle d'un capital de 30 à 40 millions d'écus. Cette société aurait pour but d'exporter les produits de l'industrie dans les autres parties du monde et de fonder des colonies.

Voici dans quelle proportion les diverses marines participent à cette navigation.

Sur les 4,338 navires entrés en 1832,

3,193	étaient	sous pavillon	Autrichien (1).
45	»	»	Américain.
7	»	»	d'Anvers.
14	»	»	Danois.
4	»	»	Français.
1	»	»	De Jérusalem.
92	»	»	Grecs.
170	»	»	Anglais.
14	»	»	Des Iles-Ioniennes.
285	»	»	Napolitain.
4	»	»	Hollandais.
3	»	»	Ottoman.
416	»	»	Des États-Pontificaux.
28	»	»	Russe.
36	»	»	Sarde.
4	»	»	Espagnol.
19	»	»	Suédois.
3	»	»	Toscan.
4,338			

La valeur des importations dans le port de Trieste s'est élevée

En 1830	à	115,731,750 fr.
En 1831	à	94,441,7u0 »
En 1832	à	153,999,600 »

Celle des exportations a été

En 1830	de	106,015,050 fr.
En 1831	de	90,211,500 »
En 1832	de	139,748,110 »

Les provenances et les destinations de ces importations et exportations ainsi que leurs valeurs, sont indiquées dans le tableau suivant :

(1) La plupart de ces navires ayant été employés au cabotage, l'on s'explique comment le chiffre de l'effectif de la marine autrichienne au long-cours donné ci dessus est si inférieur au nombre des navires entrés.

VALEUR des Importations et Exportations à Trieste en 1832.

PROVENANCES et DESTINATIONS.	Navires.	IMPORTATIONS.	Navires.	EXPORTATIONS.
		Francs.		Francs.
Alexandrie..........	76	17,621,250	63	3,803,250
Bahia..............	24	4,500,500	4	220,000
Régences Barbaresques	4	152,750	13	169,500
Villes anséatiques.....	9	726,500	19	1,285,000
Ile de Cuba..........	17	4,827,500	3	17,500
Danemarck..........	»	»	1	51,850
Fernambouc.........	25	3,717,000	1	51,000
France..............	50	5,726;250	76	3,276,750
Gibraltar............	2	242,250	7	207,500
Grèce...............	76	2,310,500	124	2,072,500
Empire Ottoman	205	18,917,500	217	13,760,500
Indes-Orientales	»	»	2	»
Angleterre	87	23,815,750	38	2,981,250
Intérieur (1).........	2,536	15,525,000	2,672	86,225,000
Iles Ioniennes	46	1,402,750	116	1,723,500
Malte...............	12	620,850	29	757,500
Manille............	1	173,500	»	»
Mer Noire	143	8,203,750	24	1,053,250
Royaume de Naples...	242	6,099,750	219	4,495,500
Terre-Neuve	»	»	1	46,500
Norwége...........	16	597,500	»	»
Hollande...........	3	140,000	14	773,250
Ostende............	»	»	1	55,000
Para...............	1	68,500	»	»
Paraïba............	1	103,500	»	»
Portugal	14	2,542,000	10	254,500
Porto-Rico..........	1	279,500	»	»
Prusse (Stettin).....	»	»	9	535,000
Rio................	33	8,266,250	10	252,500
Rostock............	»	»	2	146,250
Russie (Pétersbourg)	»	»	3	235,500
Saint-Domingue......	6	1,474,500	»	»
Santos.............	3	441,250	1	15,000
Sardaigne..........	21	1,339,000	44	1,171,000
Sicile..............	76	3,761,000	77	908,250
Espagne............	5	288,500	11	95,750
Etats-Pontificaux.....	550	9,688,750	579	10,220,000
Etats-Unis..........	35	9,180,750	25	2,181,250
Suède	1	28,750	1	1,000
Livourne...........	17	1,216,500	14	705,500
TOTAUX............	4,338	153,999,600	4,428	139,748,100

(1) Savoir : la Dalmatie, l'Illyrie, le royaume Lombardo-Vénitien et le littoral.

Ces chiffres présentent, au premier aspect, un mouvement d'affaires dont l'importance égale celle du commerce de Marseille, puisque, en 1830, d'après les états de la douane, la valeur des importations dans notre port a été de 160,863,432 fr. ; et celle des exportations, de 101,730,290 francs, en y comprenant les matières d'or et d'argent.

Mais il faut remarquer que dans ces états il n'est question que du commerce de Marseille avec les pays étrangers et les colonies tandis que le commerce entre Trieste et l'Autriche et le cabotage des bords de la mer Adriatique figurent au tableau qui précède.

Pour apprécier l'importance relative des deux ports, il suffit de comparer le mouvement de leur navigation. En 1832, il est entré dans le port de Trieste 4,338 navires, il en est entré dans celui de Marseille 7,201.

Si l'on déduit du nombre de ces navires ceux qu'a occupés le cabotage avec l'intérieur, on a pour Trieste 1,802 entrées et pour Marseille, 3,110.

Il suit de ces derniers chiffres que Marseille était alors, après Londres, le port d'Europe où régnait le plus d'activité. Il entra dans le port de Liverpool, en 1831, 2,840 navires venant de l'étranger.

Nous verrons dans le résumé de ce livre si Marseille conserve encore le second rang parmi les ports de commerce européens.

Quoiqu'il en soit, et pour être d'une moindre importance que celui de Marseille, le commerce de Trieste n'en est pas moins dans une situation très brillante. Momentanément ébranlé, il s'est promptement rétabli de la crise qui a troublé une partie de l'Europe et surtout l'Allemagne, en 1840.

En 1839, la navigation entre Trieste et l'étranger a donné lieu à l'entrée de 1,735 navires, jaugeant 225,645 tonneaux ; et à la sortie de 1,418, jaugeant 195,342 tonneaux.

L'empire Ottoman occupe le premier rang dans les entrées (399). Puis viennent les États-Romains (322) ; les Deux-Siciles (307) ; la Grèce (156) ; l'Angleterre et ses possessions (131) ; le Brésil (108); la France (66).

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Trieste et la France étaient au nombre de :

16 navires, jaugeant 2,451 tonneaux à l'entrée.
17 Idem 2,872 à la sortie.

C'est surtout dans ses relations avec le Levant que se manifestent les progrès du commerce de Trieste. En 1833, elle a expédié pour Constantinople 42 navires; en 1838, 134. Les importations du commerce étranger à Trieste se sont élevées, en 1839, à 127,446,000 francs, et les exportations à 77,135,300 francs. (Le tableau ci-dessus de 1832, comprend le commerce avec l'intérieur.)

Les principaux articles importés sont le sucre (22 millions); le coton en laine (19 millions); le café (13,500,000 francs); les grains (8,500,000 francs) ; les tissus de coton et de laine (7 millions) ; l'huile d'olive (6,700,000).

Les principales valeurs exportées consistent en 12 millions de tissus de laine, de coton et de lin; en 8 millions de grains; 7 millions de métaux; 3 millions de coton, etc.

Il y a eu accroissement dans la masse des affaires de Trieste avec l'étranger, de 1838 à 1839, de plus d'un cinquième.

Trieste est renommée pour ses constructions navales : elles ont toujours été, même en Angleterre, fort estimées pour leur solidité. Elle a un vaste chantier de 6,500 mètres de superficie qui contient huit formes pour les grands navires et cinq pour les plus petits.

L'Autriche travaille à établir une ligne de communication directe entre Trieste et Hambourg. La grande route commerciale entre le nord de l'Europe et l'Asie, traverserait dès lors les états de l'Allemagne, et le commerce du monde lui appartiendrait. L'Angleterre, jalouse de la France, voudrait se rendre dans l'Inde sans emprunter notre territoire. La ligne d'Hambourg à Trieste entrerait donc dans ses vues. Cette ligne avance rapidement vers son achèvement. Le chemin de fer de Hambourg à Berlin est en voie d'exécution, celui de Berlin à Leipsick, et de là à Dresde est terminé. Le gouvernement autrichien encourage par tous les moyens possibles la continuation du chemin de fer de Brunn à Prague, qui mettra cette dernière ville en communication directe avec Vienne. Il ne reste donc plus qu'à établir un chemin de fer de Vienne à Trieste, dont il existe déjà un commencement de construction dans la partie du rail-way de Vienne à Raaf, et dont la continuation est d'autaut plus facile, que cette ligne doit parcourir les plaines méridionales de la Hongrie, et n'offre de difficultés que depuis Laybach jusqu'à Trieste. Ainsi , d'ici à quelques années,

la communication directe entre Trieste et Hambourg sera établie (1).

Il y a donc danger imminent pour Marseille de se voir enlever par Trieste une grande partie de son commerce avec l'Orient. Déjà Trieste a pour ses rapports avec le Levant un grand avantage sur nous, dans ses bateaux à vapeur qui reçoivent les marchandises de prix refusées par les nôtres. Elle enlève à Marseille les plus riches consignations de la Turquie. Lyon et Paris lui adressent même des marchandises destinées à l'Orient. Le gouvernement français ne peut, sans compromettre les intérêts commerciaux du pays, refuser plus long-temps d'admettre sur ses paquebots du Levant les articles riches tels que bijouterie en or et en doré, opium, cochenille, baumes, parfums, soies et soieries. Cette faculté développerait aussi notre commerce de transit.

Trieste a sur nous un autre avantage : l'économie. Les frais d'une balle de coton sur cette place, y compris la commission de deux pour cent, sont de 6 fr. 77 centimes ; à Marseille les mêmes frais s'élèvent à 7 francs 36 centimes.

Les poids et mesures en usage à Trieste sont :

L'*aune* de Vienne qui égale 0,779 mètre.

Le *muth*, mesure pour les grains, égale 0,615 hectolitre.

Le *eimer*, mesure pour les liquides, égale 58,0156 litres.

La *livre* autrichienne égale 0,56006 kilogramme.

Venise, autrefois la reine du commerce, a décliné à mesure que Trieste, son humble voisine, s'est élevée. Croyant que le secret de la prospérité de sa rivale était non dans sa position, mais dans la franchise de son port, elle a voulu avoir, elle aussi, la franchise. Aucun sacrifice ne lui a coûté pour l'obtenir. Le gouvernement autrichien la lui a accordée. Mais il lui est arrivé ce qui arriva à Marseille en 1816. La franchise en l'isolant du reste de l'empire a fait considérer ses produits comme étrangers, ses manufactures ont été ruinées, et son commerce maritime a continué de languir. On a essayé de le ranimer. en 1839, par la formation d'une société anonyme au capital de 15 millions de livres autrichiennes, dans le but d'activer les importations et les exportations.

(1) Un rescrit impérial, en date du 19 décembre 1841, porte que les trois lignes de chemins de fer de Vienne à Prague, de Vienne aux frontières de la Bavière, et de *Vienne à Trieste*, seront exécutées immédiatement aux frais du gouvernement autrichien.

La navigation de Venise, en 1837, a donné lieu à l'entrée de 3,547 navires; 3,083 venaient de Trieste et autres ports autrichiens, 153 des États-Romains, 142 des Deux-Siciles, 52 de Turquie, 37 d'Angleterre, 4 de France.

La sortie a été de 3,462 navires, dont 7 pour la France, 21 pour la Grèce, 40 pour la Turquie, 29 pour l'Angleterre, 72 pour les îles Ioniennes. Les autres dans la même proportion que les entrées.

Aucun navire français n'a pris part à la navigation directe entre Venise et la France.

Les importations du commerce extérieur ont été, en 1836, de 16,626,000 fr.; en 1837, de 12,701,200 fr.

Les exportations, en 1836, de 6,685,900 fr.; et en 1837 de 9,248,000 fr.

Principaux articles importés en 1837 : huile (3,700,000 fr.), poisson salé, fumé et morue (2,300,000 fr.), sucre (600,000 fr., en 1837, 1,200,000 fr. en 1836), fromage (180,000 fr. en 1837, 1,000,000 eu 1836), café (6,000 fr., en 1837, 900,000 en 1836), grains céréales (1,500,000), tissus divers (800,000).

Principaux articles exportés en 1837: Bois de construction et planches (1,800,000 fr.), vitrifications (1,300,000 fr.).

Le commerce entre Venise et la France a porté principalement sur les objets ci-après : (1)

Importations de France à Venise.

	1836.		1837.
Sucre	233,700	fr.	—
Sulfate de soude	24,400	»	6,300
Coton	19,400	»	—
Vins	6,300	»	2,400
Poivre	4,700	»	—
Cire	4,400	»	—
Sel	—	»	15,600

(1) Avant 1789, Venise était pour nous l'objet d'un commerce de cinq à six cents mille francs. (Chaptal).

Exportations de Venise pour France.

	1836.		1837.
Vitrifications	70,200	fr.	137,600
Menus grains et haricots.....	9,800	»	31,700
Tissus de lin, toiles..........	5,600	»	—
Chanvre..................	5,100	»	—

Les anciennes mesures en usage à Venise sont : le *pied,* égal à 0 mèt. 346 mill.; le *braccio* (mesure pour les étoffes), égal à 0 mèt. 673 mill.; le *staro* (mesure de capacité pour les grains) égale 63 kil. 90 gr.; l'*enghistora* (mesure pour les liquides) égale 0 hect. 62 litres; la *libra* (mesure de pesanteur) égale 0 kil. 477 gr. On distingue à Venise deux sortes de poids, le *peso grosso* et le *peso sottile:* 100 livres de poids gros sont égales à 158 livres de petit poids.

Marseille demande à Venise des grains de verres pour broderies, pour chapelets et pour colliers, dont on réexporte de grandes quantités au Sénégal.

Elle les fait venir souvent (surtout les qualités fines) à travers l'Italie par le port de Gênes. Ces vitrifications figurent alors aux tableaux de la douane comme importées de la Sardaigne : mais en réalité elles appartiennent au commerce de l'Autriche.

Le projet de loi de douanes présenté à la chambre des députés (1834) propose sur cet article une augmentation de droits d'entrée que rien ne justifie. Je dois faire observer que les grains de verres pour la broderie sont la matière d'un travail considérable à Paris, à Lyon, à Strasbourg ; que par conséquent leur introduction doit être encouragée avec d'autant plus de raison qu'il n'y a pas ici le prétexte de la protection réclamée par l'industrie nationale, car en France, il n'existe pas, que je sache, de fabrique de ce produit.

Il faut remarquer aussi que cet article est de peu de volume, non susceptible d'avarie, et que la contrebande se chargerait d'en approvisonner la France si l'augmentation proposée n'était pas rejetée par les chambres. (1)

Nous commerçons aussi avec Fiume. La France est le principal débouché des exportations de ce port.

(1) Ces observations, émises en 1834, ont été favorablement accueillies. La loi du 2 juillet 1836 a maintenu le droit ancien de 2 francs par kilogramme sur les grains percés pour la broderie, et de 1 franc sur ceux pour collier et chapelets.

En 1839, sur 163 navires sortis de Fiume pour l'étranger, 52, jaugeant 11,330 tx. étaient destinés pour la France (13, jaugeant 2,880 tx. étaient français.)

La valeur des importations à Fiume a été de 375,700 fr., dont 138,000 fr. grains, 56,000 fr. huile d'olive, 30,000 fr. chanvre et cordage, 20,000 fr. pâtes d'Italie, 8,400 fr. vins, esprits et liqueurs.

Celle des exportations a été de 4,421,400 fr. dont 2,063,200 fr. pour la France, un million pour l'Angleterre et les îles Ioniennes ; 736,000 fr. pour la Sardaigne. Principaux articles : tabac en feuilles (1,656,400 fr.), bois (1,272,300), grains (1,269,500).

Aucune importation n'a été directement effectuée de France.

Les exportations pour France se sont composées des articles ci-après en 1839 :

Bois communs, douves......	1,052,900	fr.
Tabac de Hongrie........	906,800	»
Grains-céréales............	67,200	»
Coton.........................	12,100	»
Cire	5,500	»
Métaux-acier.............	4,500	»
Soufre	3,200	»

En 1838, il avait été exporté pour la France, 107,000 fr. graine de navette, 1,903,000 fr. douves, 219,000 fr. céréales, 32,300 fr. acier, 19,100 fr. cordages, 7,800 fr. os de bétail.

La presque totalité des *bois* exportés de Fiume est dirigée sur la France, où ces bois, douelles et autres de construction alimentent les chantiers et les ateliers de Marseille, de Toulon, de Cette et de Bordeaux.

La plus grande partie de ces exportations s'effectue, pour toute la Méditerranée, et même pour l'Océan sous pavillon istrien et dalmate. L'économie des armemens sur la côte d'Istrie et de Dalmatie, les faveurs réservées par les tarifs autrichiens au pavillon national, la nécessité pour les bâtimens étrangers d'arriver sur lest à Fiume expliquent la part considérable de ce pavillon dans les transports à l'étranger.

Nous pourrions par Fiume commercer avec la Servie. Les objets qui peuvent avec le plus d'avantages s'exporter de cette province sont le *suif*, les *bois*, les *peaux*, les *porcs* et la *noix de galle*, lesquels y sont en général à bas prix.

Jusqu'ici la France n'a directement rien fourni à la Servie. Les *vins français* toutefois y trouveraient probablemeut un bon débouché. Ceux qu'on boit en Servie et qui y viennent, sous des noms français, de la Hongrie, sont de mauvaise qualité et de plus fort chers.

En retour, les bois abondans de la Servie dont le prix est presque nul sur le marché de Belgrade pourraient fournir des chargemens avantageux au commerce français. Transportés par la Save jusqu'à Fiume, ils gagneraient de là facilement Alger où les bois sont d'un prix élevé.

Voici le tableau du mouvement de la navigation entre notre port et ceux de l'Autriche :

ANNÉES.	ENTRÉE.	SORTIE.
1825	26	38
1826	34	53
1827	48	42
1828	64	72
1829	34	29
1830	79	51
1831	52	35
1832	137	54
1833	106	58
1840	141	81

Les navires entrés en 1833 jaugeaient 25,565 tx., et ceux sortis 12,626.

En 1840, les 141 entrés jaugeaient 30,458 tx.; tous étaient chargés : 11, jaugeant 1,850 tx., étaient français; 103, jaugeant 23,121 tx., étaient autrichiens; 27, jaugeant 5,487 tx., étaient sous tiers-pavillon (11 sardes); 34, venaient de Trieste, 8 de Venise, 11 de Fiume, 19 de Bucari (à 8 lieues de Fiume), 13 de Segna, le reste de 5 autres ports.

Les 81 sortis jaugeaient 11,702 tx. : (5 français, 49 autrichiens et 27 tiers pavillon), 60 seulement, jaugeant 7,507 tx., étaient chargés (3 français, 31 autrichiens, 26 tiers pavillon); 58, dont 4 sur lest, se sont rendus à Trieste.

Le nombre des navires chargés et sur lest, venus d'Autriche en

France, pendant l'année 1840, a été de 187, jaugeant 39,318 tx.; celui des navires sortis a été de 107, jaugeant 16,276 tx. ; 82, jaugeant 11,494 tx., étaient chargés.

Parmi les navires entrés en France chargés, 45 arrivaient de Trieste, 72 de Fiume, 30 de Bucari, 8 de Venise (tous les 8 à Marseille), 29 de 6 autres ports. Dans les navires sortis chargés des ports français, ceux pour Trieste sont au nombre de 64.

En 1841, 147 navires, tous chargés et jaugeant 36,027 tonneaux sont venus des ports autrichiens à Marseille : 11 français, 126 autrichiens, 10 tiers-pavillon ; 28 étaient partis de Trieste, 4 de Venise, 75 de Fiume, 17 de Bucari, 18 de Segna, 5 de trois autres ports.

La différence entre les arrivées et les départs qu'on remarque dans le tableau de la navigation a pour cause le grand nombre de navires autrichiens venant dans notre port prendre du fret pour diverses destinations, et qui, par conséquent, au lieu de retourner en Autriche, sont expédiés à l'étranger.

On ne verra pas sans intérêt l'aperçu suivant des importations et des exportations auxquelles le commerce direct entre Marseille et l'Autriche a donné lieu en 1832, 1833, 1839 et 1840.

La valeur des exportations de Marseille pour l'Autriche a été, en 1832, de 4,271,055 fr.; en 1839, de 6,564,286 fr. au commerce général, et de 1,742,770 au commerce spécial, c'est-à-dire en marchandises françaises.

Celle des importations, en 1832, de 6,159,735 fr.; en 1839, de 8,418,884 fr., dont 6,079,204 fr. ont été mises en consommation.

En 1839, les importations de l'Autriche en France se sont élevées à 9,036,793 fr. ; les exportations de France pour l'Autriche, à 9,844,880. (Commerce général).

De la comparaison entre les chiffres de Marseille et ceux de la France, en 1839, il résulte que presque toutes les importations d'Autriche en France se sont effectuées par Marseille.

Les principales valeurs de ces importations consistent en :

	En France.	A Marseille.
Cendres et regrets d'orfèvres.	2,004,900 fr.	2,004,900 fr.
Tabac en feuille............	1,882,733	1,363,072
Bois commun..............	1,800,299	1,655,031
Graines et fruits oléagineux..	859,848	728,674
Vitrification en grains percés.	427,454	427,454
Acier....................	873,189	873,189

Principaux articles importés d'Autriche à Marseille.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

MARCHANDISES.	Unités	1832.	1833.	1839.	1840.
Peaux sèches grandes....	q. m.	67	48	1	33
» petites.....	»	97	309	1,579	1,214
» d'agneau...	»	97	2	—	—
» de chevreau.	»	22	36	14	47
» autres......	»	20	27	179	639
Peaux de lièvre et de lapin	»	51	34	5	24
Laine en masse.........	fr.	109,378	39,116	67,224	37,583
Poils de chameau........	q. m.	74	21	9	—
Eponges communes......	»	4	36	7	6
» fines..........	»	8	25	5	9
Os de bétail.............	»	2,473	12,509	1,217	747
Soie écrue grège	»	8	2	17	10
Suif....................	»	—	11	303	170
Nacre...................	»	36	570	215	234
Cornes de bétail brutes...	»	513	649	381	576
Grains de froment.......	hect.	191,810	3	13,688	8,828
Farine de froment.......	q. m.	96	—	1	—
Grains de seigle.........	hect.	24,868	—	4	—
» de maïs..........	»	8,962	2,334	712	—
» d'avoine..........	»	784	4	—	—
Légumes secs...........	q. m.	2,247	6,155	2,500	276
Graines de lin...........	»	—	—	6,966	8,247
Autres	»	—	—	2,650	820
Bois de construction......	met.	230,276	265,585	369,008	465,720
» merrain.............	doue	4106,041	4927,361	4692,897	5163,217
Tabac en feuille.........	q. m.	8	—	5,057	31,454
Spart brut..............	»	842	—	—	—
Chanvre tillé............	»	132	288	1,234	4,786
Avelanèdes	»	1,199	—	107	—
Acier forgé.............	»	2,713	2,070	2,911	2,657
Etain brut..............	»	62	—	—	—
Mercure natif...........	»	15	—	16	4
Vitrification en grains percés pour chapelets......	»	405	986	1,694	3,259
Vitrification pour broderie	»	13	30	148	131
Verrerie de toute espèce.	»	95	51	62	270
Faulx..................	»	43	35	220	119
Argent brut	k.	14	—	—	—
Argent monnoyé.........	»	4	—	—	—

Principaux articles exportés de Marseille pour l'Autriche en 1832, 1833, 1839 *et* 1840.

(COMMERCE GÉNÉÉAL.)

MARCHANDISES.	Unités	1832.	1833.	1839.	1840.
Peaux sèches grandes	q. m.	328	1,171	2,725	164
Cire jaune...............	»	337	81	30	127
Cire blanche............	»	55	41	—	—
Poissons salés, morues....	»	167	22	7	1
Graisse de poisson........	»	247	569	—	—
Amandes	»	999	637	1,515	216
Graines à ensemencer....	»	529	970	165	194
Sucre terré étranger.....	»	1,417	661	1,256	1,363
Sucre brut étranger......	»	—	—	1,077	2,027
» des colonies fr.	»	—	—	9,881	1
» blanc id.	»	—	—	53	—
Café...................	»	6,910	4,989	5,125	3,920
Girofle	»	372	52	771	27
Poivre et piment	»	220	1,210	—	1,50[illegible]
Gommes pures exotiques.	»	86	26	2,409	316
Brai gras et goudron.....	»	1,920	758	183	4,843
Huiles volatiles..........	»	22	25	29	21
Ecorce de quina.........	»	60	—	—	—
Casse sans apprêt........	»	328	206	230	185
Liége ouvré, bouchons....	»	623	514	489	577
Bois de teinture en bûches	»	12,285	10,572	7,965	15,509
Coton en laine..........	»	948	386	2,278	6,080
Garance moulue.........	»	2,464	2,039	2,980	2,277
Quercitron..............	»	79	533	777	—
Carthame...............	»	345	194	—	3
Chardons-cardières.......	»	388	393	1,210	604
Pierres à feu............	»	1,389	3,104	1,502	2,426
Plomb	»	4,214	5,205	10,072	1,248
Soude..................	»	1,179	587	367	820
Sulfate de soude.........	»	352	1,047	2,083	2,025
Acétate de cuivre non cristalisé................	»	771	502	312	413
Acétate de cuivre cristalisé	»	122	51	5	15
Cochenille..............	kil.	758	1,356	2,336	93
Savons	q. m.	165	228 (1)	286	312
Sucre raffiné............	»	17,079	9,504 (2)	213	211
Vin ordinaire en futaille..	hect.	634	485	621	884
Vin ordinaire en bouteille	»	308	345	478	369
Vin de liqueur en futaille.	»	258	87	58	10
Vin de liqueur en bouteil.	»	19	29	13	24
Eaux-de-vie de vin......	»	315	2,894	4,233	1,129
Peaux préparées, tannées et corroyées	q. m.	243	39	235	88
Papier blanc............	»	—	21	585	1,105

(1 et 2) Voici les nombres de 1831 : Savons, 15,889 k. Sucre raffiné, 1,118,165 k.

Les importations d'Autriche en France, en 1840, (commerce général), se sont élevées à 16,900,000 fr. : augmentation de 86 p. % sur 1839 ; de 238 p. % sur la moyenne quinquennale précédente.

Les exportations de France pour l'Autriche ont été de 9,100,000 fr., 7 p. % de moins qu'en 1839, 8 p. % de plus que la moyenne quinquennale.

L'Angleterre fait avec l'Autriche un commerce actif. Elle a renouvelé en 1838 la convention de commerce et de navigation conclue en 1829 et qui lui est très avantageuse (1).

En 1839, 147 bâtimens anglais, jaugeant ensemble 27,966 tx., sont entrés dans les ports autrichiens ; 44 portaient des produits de manufactures anglaises évaluées à 11,935,450 fr.; 44 arrivaient des ports de l'Amérique du Sud et de Cuba, avec sucre et café évalués à 6,882,925 fr.

Jusques en 1841 ceux de nos navires qui par suite d'avaries ou par force majeure relâchaient dans les ports de l'Autriche étaient soumis à des droits divers que ne payaient pas les bâtimens autrichiens (environ 70 cent. par tonneau). A partir de 1er juin 1841, il a été convenu que les bâtimens français entrant en relâche dans les ports autrichiens jouiront de l'immunité de droits.

En outre, pour les bâtimens entrant en pratique, les droits de tonnage étaient perçus suivant l'ancien mode de jauge français. Il a été arrêté que le mode de jauge prescrit par l'ordonnance du 18 novembre 1839 et qui diminue, comme on sait, le tonnage dans la proportion de 16 pour cent sera désormais appliqué à nos bâtimens dans les ports de l'Autriche.

M. Guizot a fait aussi de nouvelles démarches diplomatiques pour procurer aux navires de commerce français munis de patentes nettes de l'intendance sanitaire de Marseille, le libre passage du bas Danube, nous en désirons vivement le succès.

(1) En voici les principales bases :

Art. Ier. Pour les droits de navigation, admission des navires des deux parties contractantes, dans leurs ports respectifs, au traitement du pavillon national.

Art. 6. A l'importation et à l'exportation de tous produits en général dans les ports des deux parties, et sous leur pavillon respectif, paiement des mêmes droits, jouissance des mêmes primes et faveurs que sous le pavillon national.

CHAPITRE VII.

ÉTATS DU ROI DE SARDAIGNE

Relations en 1789 et en 1840. — Mouvement commercial de l'île de Sardaigne. — Du Piémont. — De Nice. — De Gênes. — Protection accordée au commerce par le gouvernement Sarde. — Raffineries de sucre. — Immunité de droits pour les navires sardes et français, entrés en relâche forcée dans les ports des deux nations. — Valeur des importations et des exportations entre Marseille et les États-Sardes, en 1833 et 1839. — Observation sur les chiffres des états de douane. — Navigation entre Marseille et les États-Sardes, de 1825 à 1840 et en 1792. — Quantités des principaux articles transportés entre Marseille et la Sardaigne en 1832, 1833, 1839 et 1840.

Je comprends sous ce titre l'île de Sardaigne, le Piémont et la principauté de Gênes.

En 1792, la France exporta pour les états de Sardaigne 22,603,000 fr. de marchandises, dont 11,820,000 par terre; elle en reçut 18,549,000 fr., dont 9,783,000 par terre. Elle reçut en outre de la république de Gênes, pour 29,739,000 fr. et elle y envoya pour 24,147,000 fr. (1). D'après Chaptal, la moyenne des importations de Gênes en France, de 1787 à 1789 fut de 9,559,166 fr., celle des exportations de 5,853,966 fr. En 1840, les importations des États-Sardes en France ont été de 107,900,000 fr., et les exportations de 66,100,000 fr.

L'île de Sardaigne seule a reçu, pendant l'année 1831, 166 navires jaugeant 6,925 tx. venus de l'étranger. Il en est sorti 129 jaugeant 5,738 tx.

63 de ces navires, dont 40 sous pavillon français, venaient de France.

Les importations ont été évaluées à 4,692,000 fr., et les exportations à 1,355,500 fr.

(1) Bulletin des douanes.

La France figure dans ces sommes pour 694,000 fr. aux importations et pour 292,000 aux exportations.

En 1838, 256 navires venus de l'étranger et jaugeant 8,868 tx. sont entrés dans les ports de l'île. Il en est sorti 211, jaugeant 6,093 tx.; 119 se sont rendus en France, 24 en Algérie. Pour compléter le tableau du mouvement maritime il faut y ajouter la navigation avec les États-Sardes de terre ferme, qui a été ainsi qu'il suit :

Entrée : 582 navires jaugeant......	46,547 tx.
Sortie : 624 » »	50,229 tx.
Les importations de l'étranger ont été de... (dont 2,260,000 fr. de France.)	3,608,500 fr.
Celles des États-Sardes de terre ferme....	2,365,000 »
TOTAL.........	5,973,500 fr.
Les exportations pour l'étranger ont été de (dont 667,000 fr. pour la France et 114,000 fr. pour l'Algérie.)	1,569,000 fr.
Celles pour les États-Sardes de terre ferme	4,875,000 »
TOTAL.........	6,444,000 fr.

En 1841, il est venu directement à Marseille des deux principaux ports de l'île de Sardaigne, 27 navires chargés, jaugeant 1823 tonneaux, savoir :

de Porto-Torre	8 navires	français,	jaugeant	378 tonneaux.
Id.	10 »	sardes,	»	702 »
de Cagliari	9 »	id.	»	743 »

Il ne sera pas sans intérêt de connaître les relations de Marseille avec l'île de Sardaigne avant la Révolution et sous l'empire. Elles sont exposées dans les tableaux suivans dont j'ai puisé les élémens dans les registres de la chambre de commerce.

Navires venus de l'île de Sardaigne à Marseille,
de 1784 à 1788.

1784.................. 30
1785.................. 30
1736.................. 21
1787.................. 32
1788.................. 32

Principaux articles importés de l'île de Sardaigne à Marseille.
De 1784 à 1788.

MARCHANDISES.	UNITÉS	1784	1785	1786	1787	1788
Blé....................	hectol.	30,138	9,882	802	10,144	11,269
Peaux de chèvre et chevrau.	pièces.	1,872	17,463	26,207	36,719	29,639
Idem.	balles.	372	99	78	84	38
Viande de pâte............	qx. (1)	5	125	13	10	12
Idem	sacs...	399	327	679	406	349
Thon salé à l'huile.........	barils.	2,692	928	1,780	1,770	1,198
Peaux de lièvres et de lapin	pièces	3,000	—	120	—	50
Idem	colis..	1	5	3	3	3
Matières et soudes.........	quint.	977	1,430	3,462	975	2,238
Laine....................	balles.	13	150	560	380	950
Huile d'olive	futaille	—	48	—	12	43
Légumes secs............	charges	12	1,426	7,200	429	1
Fromages	quint.	1,603	2,407	1,854	3,316	2,550
Peaux d'agneau et de mouton	pièces	—	1,150	395	—	200
Suif ou graisse...........	bques.	—	9	—	2	14

Navires arrivés de l'île de Sardaigne à Marseille de 1806 *à* 1810.

1806 — 39 navires, jaugeant 2,822 tx., dont 15 français, 18 sardes.

1807 — 47 navires, jaugeant 3,609 tx., dont 15 français 24 sardes.

1808 — 1 navire, jaugeant 71 tx., sarde, venu de Cagliari avec 570 qx. matières ou soudes et 16 sacs pistaches,

1809 et 1810 aucune arrivée.

(1) Les quintaux de cette colonne sont de 40 kil. 8 hect.

Principaux articles importés de l'île de Sardaigne à Marseille en 1806 *et* 1807.

	UNITÉS.	1806.	1807.
Peaux de chèvre et mouton...	pièces	55,557	32,634
Id. ...	balles	128	46
Huile d'olive................	futailles	778	500
Cuirs en poil................	pièces	1,180	319
Laine....................	quint. (table)	12	50
Id.	balles	264	70
Blé......................	myriagramm.	27,567	73,151
Fèves....................	»	1,573	176
Orge.....................	»	1,540	3,000
Fromages.................	kilogrammes	33,542	78,887
Peaux d'agneau............	pièces	1,890	1,000
Id.	balles	19	3
Cornes de bœuf et de mouton.	paires	54,023	23,090
Cuirs tannés..............	balles	7	22
Soufre...................	quint. (table)	570	1,916
Viande de pâte............	kilogrammes	4.859	590
Coton....................	balles	556	—
Graine de lin..............	quint. (table)	200	—
Matières ou soudes..........	kilogrammes	711,550	560,000
Sumac....................	sacs	189	—
Huile de lin...............	futailles	20	9
Manne....................	caisses	99	2
Charbon de terre...........	tonneaux	787	—
Suc de réglisse............	caisses	—	442
Alisary...................	sacs	25	—

Aujourd'hui, les marchandises importées dans l'île de Sardaigne consistent en sucre raffiné, tissus de laine, de soie, de lin, métaux, quincaillerie, coutellerie et mercerie, tissus de coton, cuirs et pelleteries, verrerie, café, savon, etc.

Les marchandises exportées sont : les blé, orge, fèves, sel, huile, vins, l'alquifoux, les peaux brutes, l'orseille, les cornes et os de bétail, le corail, etc.

Le commerce entre l'île de Sardaigne et la France, en 1839, s'est principalement composé des articles ci-après :

Importations de France dans l'île de Sardaigne.

Tissus de laine................	400,000 fr.
» de soie....................	250,000 »
» de lin.....................	200,000 »
» de coton...................	100,000 »
Sucre brut et raffiné...........	200,000 »
Peaux tannées...................	150,000 »
Quincaillerie et mercerie.......	150,000 »
Fer et acier....................	100,000 »
Café............................	110,000 »
Drogues et épiceries............	60,000 »
Savon...........................	60,000 »
Verrerie et cristaux............	50,000 »

Exportation de l'île de Sardaigne pour France.

Huile d'olive...................	230,000 fr.
Liége...........................	80,000 »
Fromage.........................	70,000 »
Peaux brutes....................	60,000 »
Bestiaux........................	30,000 »
Poisson salé et mariné..........	23,000 »
Orge, fèves.....................	15,000 »
Viande salée....................	15,000 »
Cornes et os de bétail..........	10,000 »

Les droits d'entrée des sucres ont été diminués en 1840 pour l'île de Sardaigne : les bruts payent 36 fr. les 100 kil., les raffinés 60 fr., ceux en poudre de toute qualité 45 fr.

L'île de Sardaigne fournit à l'Agérie des bestiaux ; mais ces exportations trouvent un obstacle dans les droits de sortie très élevés dont les animaux vivans et la viande sont frappés depuis le mois de mai 1841 (24 fr. pour un bœuf, 10 fr. un veau, 9 fr. 60 cent. les 100 kil. de viande). Les agneaux, moutons et brebis sont taxés à 1 fr. 68 cent. par tête. (1)

Le commerce de la Sardaigne est bien loin de ce qu'on pourrait naturellement attendre de son étendue (à peu près égale à celle de la Sicile), de sa fertilité et de la bonté de ses ports. On doit attribuer surtout sa pauvreté aux restrictions imposées à l'exportation

(1) Par décision du 6 octobre 1841, ces droits de sortie ont été réduits d'un cinquième pour les animaux vivans.

de ses produits; ces restrictions paralysent les efforts de l'agriculture au point que la Sardaigne, qui partagea autrefois avec la Sicile l'honneur d'être la *nourrice bienfaisante de Rome* (1), se trouve quelquefois malgré sa faible population (500,000 habitans) dans la nécessité d'importer une partie de ses subsistances.

Poids et mesures: La livre sarde est de 12 onces et équivaut à un peu plus de 4 hectogrammes.

25 livres égalent 1 *rubbo; 4 rubbi* égalent 1 cantaro.

La *starella*, mesure des grains, équivaut à 47 litres 7 décil.

La *palme* mesure de longueur égale 266 millimètres.

Le Piémont récolte beaucoup de soie, mais il en fournit peu à Marseille. Elles sont importées à Lyon par la frontière de terre, au pont de Beauvoisin (1).

Nice entretient des relations très actives avec Marseille.

Le mouvement général du port de Nice en 1839, pour le commerce avec l'étranger, s'est élevé (entrées et sorties réunies) à 152,677 tx. La part qu'y a prise la France (c'est-à-dire, presque exclusivement Marseille) est de 96,193 tx., soit d'environ 63 pour cent; celle du royaume des Deux-Siciles et de la Toscane est de 39,000 tx. ou de 25 pour cent. Le reste s'est partagé entre le pavillon national et les pavillons turc et russe.

Les valeurs qui ont fait l'objet du commerce avec l'étranger ont été de près de 59 millions de francs, somme qui se partage par portions à peu près égales entre l'importation et l'exportation.

La part de la France dans l'importation à Nice est de 14 millions ou de près de moitié de l'importation générale, celle des Deux-Siciles et de la Toscane s'élève à une somme à peu près égale: 13,718,000 fr.

Les principaux articles importés de Marseille sont les grains et farines, le sucre, le café, les vins.

L'exportation pour France s'est élevée à 29 millions. Les principaux articles qui l'ont composée sont les huiles d'olive et les grains et farines. Ces marchandises composaient à elles seules la majeure partie de l'exportation totale de Nice; les huiles dans la proportion

(1) *Siciliam et Sardiniam benignissimas urbis nostræ nutrices.* VALER-MAXIM.

(2) Le Piémont exportait avant la Révolution pour 30 millions de soie, dont 18 millions en France. En 1840, la France en a reçu 35,651,490 fr., soie moulinée; 19,660,280 francs soies grèges; 3,259,457 soie bourre; mais il faut en défalquer toutes les soies de la Lombardie qui ont traversé les États-Sardes pour arriver en France.

de 67 p. % et les grains dans la proportion de 23 p. %, ensemble 90 p. %.

Si l'on compare le mouvement maritime du port de Nice en 1838 avec celui de 1839, on trouve pour cette dernière année une diminution de 7 à 8,000 tx. Toutefois, en ce qui concerne la part relative de Marseille dans ce mouvement de navigation, on constate, au contraire, d'une année sur l'autre, un accroissement d'environ 20,000 tx.

L'ensemble du mouvement commercial de Nice s'est accru en 1839 d'environ 13 millions, dont 10 millions à l'importation et 3 à l'exportation. La plus forte part de cet accroissement revient au commerce de Marseille (1).

Poids et mesures à Nice : La livre commerciale se compose de 12 onces, elle égale 311.6 grammes.— 25 livres font le *rubbio,* 6 *rubbi* font un quintal.

L'élément des mesures de longueur est le *pan* qui vaut 0 mèt. 2,615 mill. ; le *trabue* égale 12 pans et la canne 8.

L'aune, *raso,* égale 0.548 mèt.

Le blé se mesure à la *charge*, une charge égale 1.6 hect.

Le vin et l'huile se vendent au *rubbio* comme aussi à la charge, qui se compose de 12 *rubbi* ou 120 pintes. Le *rubbio* de 10 pintes égale 7.8 litres.

Gênes est le principal port de commerce des états du roi de Sardaigne. Elle a considérablement étendu ses relations avec le Levant et la mer Noire. Elle possède quelques manufactures. On y fabrique du papier (2), des velours noirs estimés (3). Elle offre

(1) J'ai puisé dans le *Bulletin du ministère de l'agriculture et du commerce,* une partie des documens sur le commerce étranger renfermés dans ce volume.

(2) Vers la fin du dernier siècle on comptait dans l'État de Gênes cent-dix moulins, produisant annuellement onze mille balles de papier de trente-deux rames chacune. L'Espagne en consommait 2,500 balles. L'Angleterre et la Hollande en achetaient de grandes quantités pour les transporter en Amérique. Le Mexique et le Pérou ne consommaient que des papiers de Gênes ; au moment où la flotte de la Nouvelle-Espagne et les galions étaient sur le point de partir de Cadix, cette ville recevait de Gênes plus de 6,000 balles de papier pour les possessions espagnoles d'Amérique.

(3) Avant la Révolution, Gênes fabriquait, année commune, plus de 6,000 pièces de velours et six mille pièces de Damas ou demi-damas, ce qui était évalué à plus de 8 millions de francs. La consommation s'en faisait en Italie, au Levant, en Allemagne, dans le Nord, en Russie, en Angleterre, en Espagnes en Portugal, en Hollande et en France. Elle vendait encore à ces pays ses étoffes d'or et d'argent et ses satins.

constamment au commerce de riches assortimens en produits étrangers. C'est un des avantages de son *port-franc* établi dans une enceinte isolée sur le rivage, où le négociant reçoit et expédie ses marchandises sans être tenu à aucune formalité ni à aucune rétribution envers le gouvernement autre que le loyer des magasins.

Voici un aperçu du mouvement commercial de Gênes, en 1839.

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.		ENTRÉE.		SORTIE.	
		Navir.	Importations.	Navir.	Exportations.
			Francs.		Francs.
PAYS ÉTRANGERS.	Toscane	650	6,105,800	749	8,895,000
	France	592	12,938,400	575	8,778,900
	Russie	202	10,298,400	310	924,400
	Turquie	238	6,818,800	168	1,222,900
	Deux-Siciles	174	3,878,100	186	8,679,200
	Autres États d'Italie	166	1,496,000	242	6,615,700
	Angleterre y compris Malte, Gibraltar et Iles Ioniennes	102	21,062,100	120	3,738,900
	Brésil	54	7,844,100	40	2,252,000
	Espagne	133	4,952,000	50	2,256,700
	Portugal	53	2,821,500	31	2,107,100
	Autriche	24	9,702,700	24	15,178,900
	Etats-Barbaresques	26	2,641,100	13	375,500
	Etats-Unis	7	1,559,100	7	175,800
	Danemarck	6	993,700	10	573,700
	Hollande	12	1,155,900	3	224,400
	Pérou	2	650,900	2	356,000
	Suède et Nowège	6	207,800	2	—
	Sumatra	4	790.000	—	—
	Belgique	5	506,300	—	—
	Mexique	2	284,500	4	370,900
	Vénézuela et Guatimala	3	776,700	2	—
	Uruguay	—	—	4	222,700
	Grèce	2	55,800	4	4,500
	Villes Anséatiques	3	200,300	1	113,100
	Chili	1	544,000	—	—
	Rio-de-la-Plata	—	—	1	50,400
	Suisse	—	2,496,800	—	1,457,600
Ile de Sardaigne (cabotage entre l'île et le port de Gênes)		362	6,007,700	253	2,365,600
TOTAUX		2,829	106,782,500	2,801	66,939,900

Le tonnage total a été de 293,467 tx. à l'entrée, et de 293,93 à la sortie. Les 592 navires venus de France jaugeaient 12,000 tx. de plus que les 650 venus de Toscane.

Les principaux articles du commerce de Gênes, en 1839, ont été,

A l'importation:

		Principaux pays de provenance.	Fr.
Tissus de coton	12,378,000	Angleterre	7,842,000
		Autriche	2,609,000
		Suisse	1,206,000
		France	676,000
Tissus de laine	5,319,000	Angleterre	2,421,000
		Autriche	1,336,000
		France	1,185,000
		Suisse	264,000
Tissus de soie.	1,275,000	France	656,000
		Autriche	395,000
		Suisse	72,000
Tissus de lin et de chanvre.	1,051,000	Suisse	535,000
		Angleterre	230,000
		Autriche	106,000
		Parme et Plaisance	104,000
		France	64,000
Fromens et farines	16,914,000	Russie	10,018,000
		Turquie	3,242,000
		Ile de Sardaigne	2,732,000
Sucres	10,638,000	Brésil	3,852,000
		France	2,390,000
		Espagne	2,316,000
		Etats-Unis	535,000
		Angleterre	433,000
Café	3,543,000	Espagne	1,162,000
		Brésil	666,000
		Portugal	409,000
		Danemarck	420,000
		France	353,000
Coton en laine	3,542,000	Angleterre	1,162,000
		France	731,000
		Toscane	698,000
		Turquie	237,000
Soies grèges	3,300,000	France	1,260,000
		Naples et Sicile	900 000
		Toscane	725,000
Poissons salés.	3,239,000	Ile de Sardaigne	1,342,000
		France	1,115,000
		Toscane	260,000
		Angleterre	253,000
Vins et esprits	2,407,000	France	795,000
		Espagne	633,000
		Ile de Sardaigne	311,000
		Brésil	302,000

A l'exportation.

Tissus divers ...	20 millions de fr., presque tout pour l'Italie.
Sucre.........	7,500,000 fr., Id. Id.
Fromens et farines	5,361,000 fr., dont 3 millions pour la France, 1,500,000 pour l'Angleterre.
Riz	2,200,000 fr., dont 1,520,000fr. pour France.
Papier à écrire...	2 millions.
Huile d'olive	1 million, dont 536,000 pour France.

Les importations de France à Gênes se sont élevées à 13 millions de fr.

Les exportations de Gênes pour France ont été de 8,800,000fr.

Comparativement à 1838, une légère diminution a affecté, en 1839, les importations de France à Gênes, pour les tissus de coton et les vins.

En ce qui concerne le premier article, le fait tient à l'excessive abondance des tissus anglais et suisses dont était encombrée la place de Gênes. L'Angleterre s'est attachée, et paraît avoir réussi, à imiter nos dessins.

Quant aux vins, la réexportation pour les Amériques a souffert en 1839, et d'uu autre côté l'élévation du tarif sarde met obstacle à ce que nos vins se répandent dans la consommation du pays.

Poids et mesures de Gênes: La mesure des étoffes est le *palmo*, équivalant à 24.983 centimètres. On se sert aussi de *cannes* de différentes dimensions car il y en a de 8, 9, 10 et 12 *palmi*.

La mesure de capacité pour les céréales s'appelle *mina*. Elle équivaut à 116.737 litres.

La mesure des liquides pour les vins est la *mezzarola* de deux barils contenant 74.228 litres. — Pour l'huile, le baril (*barillo*) contient 64.667 litres.

Il y a deux espèces de *poids de commerce*, le *peso grosso* et le *peso sottile*. Celui-ci sert à peser la plupart des marchandises fines et de prix. La livre (subdivisée en 12 onces) équivaut en gros poids à 348.89 grammes, et en petit poids à 317.17 grammes.

Le *peso grosso* vaut 5 *cantari* et se divise en 6 *rubbi*, 100 *rotoli* ou 150 *libbre*.

Le royaume de Sardaigne nous expédie des marchandises étrangères et des produits de son sol ou de ses manufactures. Ces produits sont : l'huile d'olive qui se récolte dans la partie des côtes appelée rivière de Gênes ; les bois merrains, feuillards et de fustet, les citrons et oranges qui nous viennent de Nice, Menton et Mo-

naco ; le marbre qu'on retire des carrières de Sestri et de Polcevera ; les ancres qu'on fabrique à Savone ; les pâtes d'Italie que les Génois confectionnent avec le blé dur qu'ils tirent de la Sicile et de la Romagne ; enfin, le riz fort abondant en Piémont.

En 1837, la crise qui affligea diverses places d'Europe se fit sentir en Sardaigne ; le gouvernement vint au secours du commerce par un prêt de 6 millions de fr. sur dépôt de soies grèges, d'organsins et de trame, moyennant 3 pour cent d'intérêt annuel.

Cet état possède des raffineries dont la consommation annuelle est évaluée à 60,000 qx. mét. sucre brut ; pour favoriser cette industrie, on réduisit, en 1836, de 48 fr. à 18 fr., le droit d'entrée sur les sucres bruts *moscouades* destinés à être raffinés ; en 1838 le droit a été reporté à 28 fr., et a constitué une aggravation de 10 fr. pour les raffineries sardes.

Le gouvernement français, veillant aux intérêts de la marine marchande, s'efforce d'obtenir pour les navires français l'exemption des taxes de navigation dans les ports étrangers où ils relâchent par force majeure. Un arrangement de cette nature était surtout désirable avec la Sardaigne. Il a été conclu. Depuis le 1er septembre 1838, une déclaration échangée entre les deux gouvernemens a assuré une immunité réciproque et complète de tout droit de navigation aux navires des deux nations qui, entrés en relâche forcée dans les ports respectifs, ne s'y livrent à aucune opération de commerce.

En 1832, Marseille a expédié pour les ports du royaume de Sardaigne, 18,004,359 fr. de marchandises. Elle en reçut, en 1833, pour 27,873,480 fr. (Commerce général).

En 1839, les exportations de Marseille pour les États-Sardes se sont élevées à 26, 262,608 fr., commerce général, et à 11,502,171 fr., commerce spécial.—Les importations des États-Sardes à Marseille ont été de 31,882,567 fr. (1) au commerce général, et de 23,874,676 fr. au commerce spécial, y compris le numéraire (2).

(1) Dans cette somme les huiles d'olive sont comprises pour 11,631,209 fr., calculées d'après le taux officiel de 80 centimes le kilogramme.

(2) Les États-Sardes occupent le troisième rang au tableau des importations du commerce général de France. Elles se sont élevées, en 1840, à 107,850,606 francs, 7 pour cent de plus que la moyenne quinquennale précédente. Les exportations ont été de 66,100,000 francs, 20 pour cent de plus que la moyenne quinquennale.

La plus importante partie du commerce entre la France et les États-Sardes se

Les chiffres du commerce général sont loin de donner une idée exacte des transactions entre Marseille et la Sardaigne. Les états de douanes, pour ce royaume, sont à peu près fictifs. En voici les causes :

D'après le tarif actuel, basé sur la loi du 28 avril 1816, la plupart des articles importés sous pavillon étranger, sont plus imposés que lorsqu'ils le sont sous pavillon français. Pour se soustraire à cette surtaxe, le négociant de Marseille auquel on adresse du dehors une expédition par navire étranger, fait transborder à Nice ses marchandises sur un navire français, afin qu'en arrivant ici elles jouissent de la faveur accordée au pavillon national.

Ainsi, presque toutes les huiles d'olive que nous recevons de divers pays touchent à Nice. Elles figurent sur les états de douanes comme importées de la Sardaigne, mais ce n'est là qu'une fiction. Voici les quantités constatées, seulement pour celles servant aux fabriques. Elles dépassent de beaucoup ce que peut nous fournir le sol de la Sardaigne.

Quantités d'huile d'olive pour fabriques figurant aux états de douanes comme importées de la Sardaigne à Marseille.

En 1826	14,418,745	kilog.
1827	9,559,166	»
1828	24,575,290	»
1829	17,808,944	»
1830	21,867,022	»
1831	17,055,357	»
1832	19,680,515	»
1833	17,001,930	»

Voici le mouvement des huiles dans le port de Nice en 1839 :

Importation		9,805,000 kil.
SAVOIR :		
Des Deux-Siciles	9,265,000 kil.	
De Toscane	309,000 »	
De Turquie	126,000 »	
D'ailleurs	105,000 »	
Exportation (1)		14,707,000 »

fait par terre ; sur les valeurs ci-dessus, il est entré, par cette voie, 70,889,000 francs, dont 58,571,237 francs de soie, et il est sorti également par terre, pour 31,210,631 francs de marchandises.

(1) Sauf quelques milliers de kilogrammes, toute cette exportation d'huile

L'excédant de l'exportation sur l'importa-
est de.................................... 4,902,000 kil.

Cet excédant a été fourni par la production indigène, savoir : par celle du territoire de Nice dans la proportion de 2,805,000 kil., et par celle des autres parties du continent sarde dans la proportion de 1,953,000 kil.; lesquels ont été transbordés dans le port de Nice sur bâtimens à vapeur français à destination de Marseille. Le reste s'est complété par quelques existences en entrepôt.

Ordinairement ces transports s'opèrent par des navires français de peu d'importance montés chacun de cinq hommes. On estime qu'une quarantaine de ces *barques* sont employées à cette navigation entre Marseille et Nice, moitié pour les huiles de Naples, moitié pour celles d'origine sarde, etc.

Ce qui précède prouve suffisamment que les quantités d'huile importées de la Sardaigne, d'après les états de douane, ne peuvent être considérées comme provenance réelle de ce pays.

Il est une autre cause d'erreur pour quiconque étudierait notre commerce seulement dans les tableaux de la douane.

La durée des entrepôts est fixée par la loi. Lorsque le délai accordé à une marchandise est expiré, le négociant à qui elle appartient est obligé d'acquitter les droits ou de la réexporter. Pour se soustraire à cette alternative souvent ruineuse, il la charge sur un des navires qui vont à Gênes ou à Nice, et la fait revenir sur le même navire sans avoir touché quai.

Les marchandises ainsi réimportées sont mises en entrepôt à compte nouveau, et figurent au tableau des importations.

Toutes ces causes réunies donnent à notre commerce avec Nice et Gênes, sur les états de douanes, une importance qu'il n'a pas dans la réalité.

Par exemple, qui ne croirait, en voyant les chiffres suivans, que la Sardaigne fournit à Marseillle d'immenses quantités de bois de teinture ?

Il en a été importé de Sardaigne :

s'est faite pour la France. Elle a représenté, d'après le cours des huiles, une valeur de 19,581,000 fr., somme supérieure à celle qui est portée dans les états de douane de France, parce que le taux invariable adopté depuis 1826 pour les tableaux officiels est de 80 centimes le kilogramme. En outre, il a été exporté de Port-Maurice pour France une valeur de de 3,933,300 fr., huile par 49 navires, et de Gênes pour 536,000 fr.

En 1826	689,106	kilog.
1827	910,536	»
1828	650,252	»
1823	1,469,876	»
1830	196,610	»
1831	395,309	»
1832	422,263	»
1833	542,783	»
1839	618,706	»

Bien certainement, une partie de ces bois était sortie des entrepôts de Marseile pour y rentrer.

Quelques articles tels que des soies, des grains, du verre, etc. bien qu'expédiés de la Lombardie et de Venise, figurent aux importations de Sardaigne dont ils ont seulement emprunté le territoire pour le transit.

Les mêmes erreurs se touvent, par les mêmes causes, aux tableaux des exportations.

Quoiqu'il en soit, il suit de tout cela que la navigation entre Marseille et la Sardaigne est très active.

Voici le nombre des navires qui sont entrés dans le port de Marseille, venant des états du roi de Sardaigne, et qui sont en sortis pour cette destination de 1825 à 1833 et en 1840.

ANNÉES.	ENTRÉE.	SORTIE.
1825	799	565
1826	786	555
1827	631	492
1829	727	462
1830	841	688
1831	739	702
1832	1112	825
1833	700	725
1840	756	843

Le port de ces navires a été, en 1833, de 41,460 tx. à l'entrée, et de 39,840 à la sortie; en 1840, de 46,948 à l'entrée, de 52,551 à la sortie.

Cette navigation a lieu par navires français, sardes et tiers dans la proportion suivante :

Sur 100 navires, il y en a ordinairement 62 sous pavillon français, 29 sous pavillon sarde et 9 sous tiers-pavillon.

En 1840, dans les 756 entrées il y a 99 navires, jaugeant 1,320 tonneaux, venus de la principauté de Monaco avec le pavillon de ce pays: sur les 657 autres entrées il y en a eu 418 sous pavillon français, 207 sous pavillon sarde, 32 sous tiers-pavillon; mais dans ce dernier nombre il y en avait 20 sur lest, dont 14 anglais. Tous les autres navires, à l'exception d'un français et de six sardes, étaient chargés.

Parmi ces entrées il y en a eu 30 de bateaux à vapeur français jaugeant 7,000 tx., venus chargés de Nice. Il en est venu 3 de Gênes jaugeant 502 tx., sous pavillon français, 3 jaugeant 395 tx. sous pavillon sarde et un jaugeant 202 tx. espagnol, tous chargés.

Nice nous a expédié 310 navires. — Gênes 194. — Savone 39. — Port-Maurice 48. — Porto-Torre 11. — Cagliari 8. — Le reste est venu de 29 autres ports.

Des 843 navires expédiés de Marseille pour la Sardaigne, 543 étaient français, — 276 sardes, — 33 sous tiers pavillon. — 118 étaient sur lest. — On a compté 29 départs de bateaux à vapeur français, jaugeant 6,299 tx. pour Nice ; un sarde, jaugeant 133 tx., pour Nice ; un espagnol, jaugeant 202 tx., pour Gênes.

448 navires sont partis de Marseille pour Nice : — 179 pour Gênes, — 15 pour Cagliari, — 18 pour Porto-Torre.

Le nombre des navires venus des États-Sardes en France, en 1840, a été de 2,118, jaugeant 92,109 tx.; celui des navires sortis de France pour ces pays a été de 2,045, jaugeant 84,552 tx.; 721 étaient sur lest.

Voici quelle fut l'importance de cette navigation en 1792.

	ENTRÉE EN FRANCE.		ENTRÉE A MARSEILLE.	
	Navires.	Jaugeage.	Navires.	Jaugeage.
Des Etats de Sardaine	484	14,308 tx.	185	7,893 tx.
De la république de Gênes..	938	45,646	565	14,043
	1,422	59,954	740	21,936

Malgré les causes qui ne permettent pas l'appréciation exacte des importations et des exportations du commerce entre Marseille et la Sardaigne, il ne sera pourtant pas sans utilité ni sans intérêt de connaître les quantités importées et exportées dans les articles suivans :

Quantités de divers articles importés de Sardaigne à Marseille, en 1832, 1833, 1839 *et* 1840.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

MARCHANDISES.	Unités.	1832.	1833.	1839.	1840.
Animaux vivans..	têtes	4	3	212	10
Peaux sèches, gr.	q.m.	62	1,154	173	410
» pet. de mouton av. laine	fr.	23,104	54,667	97,236	67,961
» d'ag. épilées	q.m.	56	78	155	118
» de chevraux	»	590	217	233	289
» autres......	»	830	1,671	1,507	1,940
» de lièvre et de lapin....	»	25	18	51	27
Laine en masse...	fr.	152,275	239,589	242,665	453,664
Soies écrues grèg.	q.m.	95	131	78	83
» moulinées ..	»	8	15	9	5
Bourre en masse écrue..........	»	795	244	410	192
Sangsues........	nomb	286,000	166,500	539,200	207,600
Os de bétail......	q.m.	3 852	4,571	3,167	3,048
Riz...	»	26,433	27,815	34,110	31,050
Légumes secs....	»	240	2,619	2,164	1,413
Pâtes d'Italie....	»	69	240	583	724
Froment grains..	hect	165,358	6,122	144,333	181,379
Maïs............	»	3,984	—	4,901	15,835
Farine de froment	q.m.	3,504	894	468	825
Graines de lin et autres.........	»	116	286	3,660	9,589
Liége en planche.	»	395	621	114	2,384
Citrons et oranges	»	15,933	13,955	21,392	20,070
Bois feuillard....	cerc	3,949,843	4,820,110	4,041,774	3,291,690
Chanvre tillé et peigné.	q.m.	1,453	1,001	734	832
Marbre brut.....	»	1,477	2,438	6,137	5,938
Huile d'olive pour fabriques et comestible.......	»	207,033	197,643	145,390	102,381
Papier	»	390	821	923	687
Argent brut......	k.	284	1,421	194	660
» monnayé .	»	10,019	9,288	18,016	23,417
Or monnayé	»	18	201	95	80
» brut.........	»	6	—	18	6
Corail taillé non monté.........	q.m.	10	18	245	35

Quantités des principaux articles exportés de Marseille pour les États-Sardes en 1832, 1833, 1839 *et* 1840.

MARCHANDISES.	Unités.	1832.	1833.	1839.	1840.
Poissons, salés morues, etc.......	q.m.	20,330	917	28,496	22,014
Froment, grains..	hect	201,239	20,769	275,330	330,042
Sucre brut.......	q.m.	10,612	181	18,661	5,674
» terré	»	12,092	14,648	14,337	21,079
Café	»	5,540	5,320	6,974	8,025
Coton en laine....	»	3,845	1,842	7,351	24,123
Garance moulue..	»	2,335	2,458	3,134	2,521
Chardons - cardières	»	202	203	297	432
Briques et tuiles plates.........	pièc.	404,900	318,420		
Briques bombées.	»	192,000	108,300	1,161,850	1,087,048
Carreaux de terre non vernis.....	»	285,000	324,100		
Houille	q.m.	9,285	8,727	6,000	2,204
Savon...........	»	1,236	(1) 2,345	1,334	1,845
Sucre raffiné.....	»	6,190	(2)10,517	12,383	(7)13,599
Vin ordinaire en f.	hect	2,024	818	2,647	4,140
Eau-de-vie de vin	»	468	598	4,382	1,859
Bouteilles vides, verrerie, cristaux	q.m.	2,557	2,949	5,028	39 4,630
Toiles de lin unies écrues	»	49	21	65	39
Toiles blanches...	»	26	16		
Tissus de laine pure..........	fr.	604,449	807,300	800,000	780,000
Tissus de coton blanc..........	q.m.	36	(3) 116		
Tissus teints et imprimés......	»	68	(4) 149	616	670
Châles et mouch. de coton......	»	37	(5) 126		
Peaux préparées, tanées et corr.	»	1,386	(6) 1,265	1 070	1,320
Argent brut en ling	k.	5,486	7,745	4,852	10,073
» monnayé..	»	13,988	14,853	9,963	12,642

(1 à 6) Voici les chiffres de 1831 :

Savon..................................	63,200 kil.
Sucre raffiné............................	517,426
Tissus de coton blanc....................	3,902
» » teints et imprimés.........	10,095
Schalls et mouchoirs de coton...............	1,848
Peaux préparées, tannées et corroyées......	112,233

(7) Dont 6,108 quintaux métriques de fabrique étrangère.

Ce qui importe le plus à notre commerce avec les États-Sardes, c'est de rendre à nos vins le large débouché qu'ils trouvaient autrefois dans ce pays, et qu'ils ont perdu par suite des représailles provoquées par l'augmentation des droits d'entrée en France, sur les huiles étrangères.

Demandons l'abaissement des taxes qui frappent l'introduction de nos principaux produits manufacturés, l'immunité réciproque du droit de tonnage, la faculté de cabotage pour nos bateaux à vapeur, limitée, s'il le faut, au transport des voyageurs, l'assimilation des deux pavillons pour les droits de sortie.

Offrons en échange une réduction large de nos droits d'entrée sur les riz du Piémont et sur les bestiaux, une diminution de 5 francs par 100 kilog sur les huiles, diminution qui ne saurait froisser les intérêts de notre agriculture. Nos huiles indigènes, presque entièrement consommées en France à des prix très élevés, n'ont pas besoin de toute la protection que leur accorde le tarif actuel.

CHAPITRE VIII.

DEUX-SICILES.

Relations commerciales entre ce royaume et la France vers la fin du dernier siècle et en 1840. — Sa situation industrielle. — Ses produits. — Sa marine. — Établissement d'un lazareth. — Convention de 1818. — Commerce de Naples. — Commerce de l'île de Sicile. — Ses rapports avec Marseille, de 1784 à 1788, et de 1806 à 1808. — Exportation du soufre. — Établissement et suppression du monopole sur ce minéral. — Navigation entre Marseille et les Deux-Siciles. — Injustice des droits énormes qui grèvent le pavillon français dans les ports napolitains et siciliens. — Valeur et nature des importations et exportations entre Marseille et les Deux-Siciles. — Commerce stationnaire. — Possibilité de l'accroître.

La valeur des importations des Deux-Siciles en France fut :

En 1787	de	14,614,600	francs.
1788	»	14,683,400	»
1789	»	26,853,000	»
1840	»	22,825,798	»

Voici le tableau des principaux articles importés :

OBJETS D'IMPORTATION en France.	1787	1788	1789	1840
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Blé et autres grains	2,421,800	2,181,800	6,249,000	813,590
Légumes...... ...	299,300	42,200	259,000	—
Fruits..	266,200	322,200	—	1,496,535
Chanvre	465,300	183,100	375,000	394,681
Coton	243,900	186,000	162,000	—
Laine	1,258,500	533,000	1,156,000	283,493
Soies écrues.......	4,398,200	979,000	4,276,000	5,350,750
Huile (1)..........	3,063,800	7,476,400	11,362,000	5,228,359
Manne	468,700	628,900	295,000	94,345
Soufre......	246,000	491,500	246,000	2,060.765
Graines de lin.....	—	—	—	1,369,932

Avant la Révolution, Marseille entrait dans ces importations pour une somme considérable; outre les articles ci-dessus elle recevait pour un million de soude et bariles.

Les exportations de France étaient, au dernier siècle, de six millions, année moyenne, consistant surtout en draperie fine, cuirs apprêtés, produits chimiques, soieries et denrées coloniales. En 1792, elles se sont élevées, d'après le bulletin des douanes, à 14,186,000 francs. En 1840, à 10,879,584 fr. (2), non compris 5,538,000 francs de numéraire. En 1792, 230 navires du port de 31,527 tonneaux, vinrent de Naples et Sicile en France, il en entra à Marseille, 189, jaugeant 27,293 tonneaux.

La navigation entre les deux nations occupait, année moyenè, entrées et sorties réunies, 51,676 tonneaux, dont 17,812 français. 25,241 napolitains et siciliens, et 8,779 des autres nations dont 344 seulement anglais.

Le royaume des Deux-Siciles renferme dans son sein tous les élémens de prospérité. L'abondance de ses produits en blés, en huile, en vins, en coton, en bétail, en fruits de toute espèce, la

(1) Le chiffre de 1840 ne s'appliquant qu'aux importations directes, ne donne qu'une idée fort incomplète de la quantité d'huile que nous expédie le royaume de Naples; en général, ces huiles touchent à Nice pour y être transbordées sur navires français. L'évaluation officielle du kilogramme en 1840 est 80 centimes.

(2) dont 6,348,306, seulement en marchandises françaises, savoir : 1,044,958 francs, produits naturels, 5,503,347 francs, objets manufacturés.

douceur du climat, la fertilité du sol, tout semble inviter le napolitain au repos et à la mollesse.

C'est à cette disposition que ce pays doit d'être resté long-temps en arrière des autres peuples dans les voies de l'industrie et du commerce.

En 1793, pendant que toute l'Europe s'enrichissait (comme à l'époque de la révocation de l'édit de Nantes, afin qu'il fût bien prouvé que le despotisme des masses n'est pas moins fatal que le despotisme d'un seul); pendant dis-je que l'Europe s'enrichissait des lumières et de l'expérience d'une foule de Français que le règne de la démagogie forçait de s'exiler de leur patrie, Naples seule dédaignait les bienfaits qu'elle aurait pu recueillir de la présence de nos émigrés industriels. Quelques-uns d'entr'eux y fondèrent des fabriques de savon auxquelles le bon marché des matières premières promettait plein succès. Mais la paresse et l'insouciance des habitans privèrent ces nouveaux établissemens des bras nécessaires à leur exploitation. Et Marseille qui s'était effrayée, à juste titre, de leur érection dut se réjouir de leur chûte.

Mais lorsque le royaume de Naples passa sous la domination française, il éprouva les effets de la prodigieuse activité que le génie de Napoléon imprimait à l'administration des états conquis.

Pour dédommager ce beau pays que le blocus continental privait du débouché de ses blés, de ses huiles, de ses soies, de ses laines, etc., Napoléon y encouragea la culture du coton réclamé par l'industrie de la France et de l'Allemagne. Le progrès fut rapide. La récolte qui n'était avant la conquête que de deux ou trois mille balles s'élevait en 1812 et 1813 à plus de 30,000 balles, c'est-à-dire à une valeur de plus de 26 millions de francs (1).

Les français, maîtres de Naples, y répandirent les merveilles de leur génie entreprenant et fécond. Ils se mirent à la tête de plusieurs fabriques de papéterie, de tannerie, de tissus divers, etc., etc. En un mot, ils donnèrent à l'industrie une vive impulsion qui depuis ne s'est pas arrêtée.

Ce fut en 1812 qu'un Français établit non loin de la capitale une papéterie à la hollandaise, et l'année suivante la première feuille de papier velin faite dans le royaume sortit de cette manufacture. Cet exemple trouva de nombreux imitateurs. Les fabriques de

(1) Cette culture, abandonnée en 1815, a été reprise depuis quelques années; elle fournit déjà, annuellement, plus de 20,000 balles, aux fabriques napolitaines.

papier commencent à suffire à la consommation du pays. Aujourd'hui le royaume des Deux-Siciles est dans un état remarquable de prospérité qu'il doit à la protectiou constante et éclairée qu'un souverain ami de toutes les améliorations, accorde à l'agriculture, à l'industrie, au commerce et à la navigation (1). Aussi tout y est en progrès. Un rapide coup-d'œil va nous en convaincre.

La Calabre et la Pouille fournissent abondamment l'huile d'olive. On évalue à 29 ou 30 millions de kilogrammes la quantité que ces deux provinces exportent annuellement pour Marseille et les pays du nord de l'Europe. La récolte de l'olive que beaucoup d'agronomes considèrent comme bis-annuelle, ne manque jamais dans cette contrée, car tandis que la Pouille se repose, la Calabre produit. Les exportations de ce liquide assurent au pays un revenu de plus de 25 millions de francs par an. L'huile qu'on y récolte est mieux soignée qu'elle ne l'était il y a quelques années. Des Français ont établi aux environs de Barri des moulins pour faire des huiles surfines comme à Cannes et à Aix. On en reçoit à Marseille pour la réexportation.

La Calabre fournit aussi des quantités considérables de raisins secs et de figues sèches, objet d'une branche importante de commerce à Marseille, qui en répand une partie dans l'intérieur de la France et dans les ports français de l'Océan. Le surplus est réexporté.

La Pouille et la Basilicate nous fournissaient des laines d'une qualité indispensable à nos fabriques de draps. La législation absurde de la restauration les en a privées, et nos éleveurs de bestiaux n'ont pu en produire de similaires. Il en est résulté un double mal pour notre industrie, sans aucun avantage pour notre agriculture. Nos fabriques ont souffert, non seulement parce qu'on leur a enlevé une qualité de laine qui leur était nécessaire, mais encore parce que le royaume de Naples privé du débouché que lui procurait la France, a été obligé d'employer lui même ses laines; ses produits ont opposé à notre industrie une concurrence d'autant plus redou-

(1) Le roi des Deux-Siciles a armé 14 bâtimens de guerre pour protéger la navigation commerciale. Il a aussi mis à la disposition des manufactures du royaume, un de ses châteaux pour servir à une exposition des produits de l'industrie. Mais il lui reste encore beaucoup à faire dans l'intérêt du commerce; le gouvernement napolitain supprima, en 1824, le système d'entrepôt ou de *scala franca*. C'est là uue mesure rétrograde et anti-commerciale sur laquelle il importe de revenir, ainsi que sur les droits exorbitans qui frappent tous les produits, tant à l'entrée qu'à la sortie.

table que la matière première lui coûte peu. D'un autre côté, les fabricans anglais, belges, etc., profitant de la baisse survenue sur ces matières, ont pu produire à plus bas prix que ceux de France et ont obtenu la préférence sur les marchés étrangers. Voilà comment un gouvernement aveugle peut ruiner un pays. Depuis 1830, le gouvernement du roi s'est attaché à réparer ces maux. Je rendrai compte ailleurs des mesures adoptées à cet effet.

La fabrication des tissus de laine, de coton et de soie, s'est considérablement améliorée dans le royaume des Deux-Siciles (1). Là encore le nom français se recommande à la reconnaissance des Napolitains. Ce sont des Français qui ont fondé presque toutes les grandes entreprises du pays (2).

La verrerie s'est perfectionnée, mais les terres réfractaires manquent. Naples envoyait chercher à Marseille les sables à fabriquer le verre que fournissent des carrières situées à Saint-Chamas et aux environs de Cannes. Ce sable exporté à l'aide d'une déclaration fausse, n'acquittait qu'un léger droit de sortie. M.

(1) Il s'est établi à Naples, à Caserte et dans la Calabre de nombreuses fabriques de tissus de soie; mais elles sont peu importantes à l'exception de la fabrique royale de San-Lencio. Celle-ci emploie cent métiers et huit cents ouvriers qui confectionnent, par an, 2,000 à 2,400 pièces florence, marceline, taffetas, gros de Naple et levantine, protégées contre la concurrence étrangère par un droit d'entrée de 41 francs 15 centimes par kilogramme.

La fabrication des tissus de coton est beaucoup plus active; on évalue a plus de 6,000 le nombre de métiers qu'elle occupe. Elle a, à peu près, fermé le marché national aux tissus blancs que fournissaient autrefois l'Angleterre et la Suisse. — Les tentatives pour enlever aux étrangers la fourniture des tissus de laine n'ont pas été moins importantes. Les fabriques nationales fournissent par an plus de 6,000 pièces de draps moyens qui remplacent ceux de Limoux et de Chalabre repoussés du marché napolitain par un droit de près de cent pour cent. Les fabriques de Tarente, de Povela et d'autres moins importantes établies principalement dans les Abruzzes fournissent annuellement de 60,000 à 80,000 pièces de draps communs. Quelques essais de draperie fine, tentés à l'Isola de Sora, n'ont pas réussi. Il ne se fait encore dans le pays ni casimirs, ni cuirs de laine, ni circassiennes, ni mérinos.

La fabrication des tissus de lin et de chanvre, la plus ancienne industrie du royaume, a pris un grand développement. Le pays ne reçoit plus de l'étranger que quelques toiles fines de Saxe et de Silésie et les batistes de France.

On évalue à 150,000 individus de sexe et d'âge différens la population industrielle des États en deçà du Phare.

(2) M. Ternaux dirigeait des fabriques de draps à Solmona dans les Abruzzes. M. Didot n'est pas étranger à l'entreprise de la belle papéterie de Carnello. Un de nos compatriotes, M. Charles Aune, est sur le point d'établir de haut-fourneaux dans les Abruzzes, et d'enrichir ainsi cette contrée d'une grande et nouvelle industrie. Naples a une fabrique de soie à coudre, très importante, fondée par une maison de Marseille.

Saint-Ferréol, vérificateur des douanes, employé laborieux et instruit, auquel je dois un grand nombre de renseignemens importans, crut reconnaître dans ce sable un quartz propre à fabriquer le verre ; il en fit l'essai au chalumeau, obtint du très beau verre et signala ce fait à ses chefs. C'est un service rendu à nos verreries. Maintenant ce sable, soumis au droit qui lui est propre, est exporté en très petite quantité. Naples tire encore de Marseille de l'argile (1).

La chapellerie, la ganterie et divers autres genres d'industrie secondaire ont reçu un accroissement très prononcé. En un mot, la preuve des progrès industriels de ce pays est dans la grande quantité de machines et de mécaniques qu'il tire de France, dont les unes s'appliquent à carder, filer, dévider, plier sur bobines, tisser, imprimer, etc., et les autres ont pour objet du multiplier les forces motrices.

En 1831, il s'exporta de Marseille pour le royaume des Deux-Siciles de grandes quantités de graines de garance. On pensait que la fertilité du sol y multiplierait ce riche produit, et l'on craignait que nos contrées ne perdissent non seulement le débouché qu'elles trouvaient sur les marchés siciliens, mais d'autres encore que Naples sans doute nous pourrait disputer (2) ; heureusement ces essais n'ont pas réussi; le sol n'est point favorable à cette culture.

Le gouvernement napolitain a mis tous ses soins à encourager la marine marchande. L'exemption d'une partie du droit de tonnage a été le premier moyen employé. Cette mesure a produit le double effet de multiplier les constructions et de favoriser l'exportation des produits du sol par le bas prix du frêt.

Une prime consistant dans la réduction de 30 p. % sur les droits d'importation a été accordée à tout navire qui pour la première fois, fait un voyage au-delà de l'équateur.

Cette prime, contre laquelle les Anglais ont réclamé, a déterminé plusieurs armateurs à entreprendre des voyages de long cours. Et le Napolitain qui n'osait sortir de la Méditerranée, qui ne naviguait même dans cette mer qu'en tremblant à cause des pirates barbaresque, voit maintenant flotter son pavillon sur les côtes d'Amérique et dans les mers du nord (3). Quelques expéditions consistant

(1) On vient d'en découvrir en Calabre.

(2) En 1833, il fut envoyé de Naples à Rouen pour 200,000 francs de garance.

(3) Il y a vingt-cinq ans, le tonnage des bâtimens napolitains employés tant au petit cabotage qu'au commerce extérieur, n'excédait pas 18,000 tonneaux, au-

en macaroni, sel, huile, soie à coudre, vins et eaux-de-vie, ont été faites au Brésil et à Lima. Deux retours de Rio ont eu lieu en avril 1832 avec sucre et rhum. De nouvelles expéditions se préparent en ce moment (1834).

Pour affermir les relations naissantes avec le Brésil, le roi de Naples a envoyé dans cet empire un consul-général autorisé à nommer des agens dans tous les ports soumis à sa surveillance.

On travaille à améliorer le port de Naples.

Un établissement indispensable à un état maritime manquait au royaume des Deux-Siciles : un lazaret. La chambre de commerce de Marseille a reçu l'avis officiel de l'ambassadeur français à Naples, que le gouvernement napolitain en faisait établir un à l'île de Nisida pour les quarantaines d'observation, et qu'il était question d'en établir un autre au cap Misène pour les provenances en patente brute (1834).

Pour subvenir aux frais d'organisation du lazaret de Nisida, il a été décrété qu'il serait fait un emprunt au commerce, remboursable avec les intérêts de 5 p. °/ₒ sur le produit des quarantaines.

Celui de Misène se prépare sur un plan très vaste. Il sera destiné au commerce du levant. On doit y établir un port-franc, tel que celui de Gênes, et tel que je l'ai demandé pour Marseille.

Le promontoire de Misène, distant de Naples de 12 à 13 milles par terre comme par mer, est très propre à cette destination par son isolement de toute habitation.

Cet établissement sera très utile au commerce napolitain. Souhaitons que la France et surtout Marseille s'associent aux progrès de ce pays. Tout annonce qu'il y a là pour nous de riches fruits à cueillir.

Les rapports entre les deux royaumes sont réglés par une convention ratifiée le 6 mars 1818 et promulguée le 6 juin de la même année.

Cette convention stipule que les Français seront traités dans le royaume des Deux-Siciles sur le même pied que les nations les plus

jourd'hui il s'élève a plus de 120,000. Les faveurs accordées par le gouvernement ont sans doute contribué à ce progrès, mais il a sa cause aussi dans le bas prix des bois de construction qui abondent dans la Calabre et les Abbruzzes. Nulle part le chanvre n'est à meilleur marché qu'à Naples. La main d'œuvre y est à bas prix. D'un autre côté le matelot napolitain est sobre, il navigue généralement à la part, cause essentielle d'économie.

favorisées. Sa Majesté sicilienne s'engage à garantir dans toutes les occasions aux sujets de S. M. T. C. qui résideront dans ses états et domaines, la conservation de leur sûreté personnelle et de leurs propriétés de la même manière qu'elles sont garanties à ses sujets.

Il est accordé également une diminution de 10 p. % sur le montant des droits et taxes payables selon le tarif en vigueur du 1er janvier 1816, sur la totalité des marchandises ou produits du royaume de France, de ses colonies et dépendances qui seront importées dans les états de S. M. sicilienne; c'est-à-dire que les articles qui payent 10 p. % *ad valorem*, ne paieront plus que 9 p. %, et ainsi de suite dans la même proportion pour tous les autres cas.

Les ports principaux du royaume des Deux-Siciles avec lesquels Marseille commerce, sont: Naples et Barletta sur le continent, Messine, Palerme, Girgenti, Licate, Catane et Trapani dans la Sicile.

Plusieurs services réguliers de bateaux à vapeur établis entre Marseille et Naples ont rapproché, pour ainsi dire, ces deux belles villes l'une de l'autre, et rendu leurs relations bien plus faciles et bien plus actives.

Les importations étrangères dans le port de Naples ont été évaluées en 1833 à 30 millions de francs répartis ainsi qu'il suit :

Angleterre	12,963,400	fr.
France	7,877,700	»
Sardaigne	4,979,200	»
Toscane	2,292,700	»
Autriche	1,146,400	»
Espagne	215,000	»
Suède et Norwège	205,700	»
Portugal	164,700	»
Autres contrèes	250,500	»
	30,095,300	fr. (1)

(1) Dans cette somme, les tissus de coton, de lin, de laine et de soie, sont compris pour 9,276,500 francs. — Le coton filé pour 3,500,000 francs. — La morue pour 1,500,000 francs. — Les autres poissons secs et salés pour 2 millions. — Le sucre pour 2,500,000 francs. — L'indigo, la cochenille et autres denrées coloniales pour 1,800,000 francs. — La quincaillerie et la mercerie pour 1,500,000 francs. — Le fer brut et ouvré pour un million. — Les drogueries et produits chimiques pour un million. — Le café pour 600,000 francs. — La cire pour 500,000 francs, etc.

Les exportations des provinces napolitaines en deçà du Phare ont été évaluées de 1828 à 1832, année moyenne, à 50 millions de francs, dont 18 pour la France (1). Elles présentent des variations extraordinaires. C'est ainsi que la sortie des huiles après s'être élevée dans certaines années à plus de 400,000 hectolitres, est tombée dans d'autres années à 75,000 hect., et que le prix de cet article a été parfois de 160 fr. l'hectolitre, et parfois au-dessous de 40 fr. Pour les céréales, l'exportation, évaluée en moyenne à un million d'hectolitres, n'a été en 1833 que de moitié au plus de ce chiffre. Les soies grèges ont varié de 58 à 103 mille kil. Les soies ouvrées de 7 à 15 mille kil. Les soies à coudre de 24 à 76 mille kil. (Le tout pour diverses destinations).

Bien que l'Angleterre soit encore au premier rang pour les importations, elle a cependant vu ses envois diminuer depuis 1825. Avant cette époque ils s'élevaient annuellement à environ 18 millions de francs non compris ce qui était introduit en fraude par des barques maltaises et corfiotes.

En 1833 le nombre des navires venus de l'étranger à Naples a été de 546, jaugeant 78,751 tx. (2) Le nombre des navires sortis pour l'étranger a été de 278 jaugeant 40,584. Cette différence entre les entrées et les sorties naît de ce qu'un grand nombre de navires ont été prendre leurs chargemens de retour dans divers ports du royaume. D'après Mac-Culloch le port de Naples a reçu en 1835 227 navires étrangers jaugeant 27,773 tx. répartis ainsi qu'il suit, entre les divers pavillons: Anglais 112, — Français 53, — Sarde 28, — Espagnol 6, — Autrichien 6, — Toscan 17, — Russe 3, — Romain 1, — Américain 1,

Monnaies, poids et mesures: Le *ducat* de 10 carlins ou 100 grains, vaut 4 fr. 26 c. — La pistole en or de 4 ducats pèse 5,865 grammes et vaut 18 fr. 30 c. — L'once de Sicile pèse 4.369 gram. et vaut 13 fr. 73. Ce sont là les valeurs intrinsèques. Les valeurs relatives varient suivant le cours du change.

(1) Les principaux articles exportés pour la France sont les huiles, (5 à 6 millions de francs); on en a envoyé quelquefois à Marseille pour 10 millions. — Les céréales, 3 à 4 millions; dans certaines années, 12 millions. — Soies grèges et moulinées 900,000 francs. — Bois merrains et douves, 800,000 francs. — Oranges et citrons, 300,000 francs. — Fruits secs, 300,000 francs. — Fruits oléagineux, 200,000 francs. — Peaux, 400,000, etc.

(2) 133 venaient de France (y compris Alger, Bone et Oran) 144 de Sardaigne; 121 d'Angleterre (y compris Malte, Zante et Terre-Neuve); 83 de Toscane; 12 d'Espagne; 12 d'Autriche; 21 des États-Romains, 20 d'autres contrées.

Le *cantaro grosso* divisé en 100 *rotoli* égale 89.105 kil. La *canna* de 8 *palmi* égale 2.109 mètres. La mesure pour les grains est le *tomolo* égal à 55.234 litres. — Un *tomolo* de froment pèse 40.095 kil. — Le *barile*, mesure pour les vins, égale 41.67 litres. — La *salma* d'huile vaut suivant les pays de 140 à 166 kil. — Un *quarto* d'huile égale 61.9,534 centilitres.

L'*Ile de Sicile* entretient avec Marseille des relations assez actives. En 1839, sur 1,007 navires venus des pays étrangers dans les ports de l'île, 202 venaient de France ou de ses possessions d'Afrique ; c'est le chiffre le plus élevé après celui de l'Angleterre, qui est de 408 (y compris Malte et Gibraltar). Parmi les 202 navires venus de France, 65, jaugeant 8,998 tx. étaient français.

Les importations dans l'île se sont élevées en 1839, à 14,212,000 fr.; les exporta tions à 34,038,000 fr.

Les principaux articles importés sont : le sucre pour 2,184,000 fr. — le coton en laine, 2,655,000 fr. — les cuirs et peaux, 1,358,000 fr. — les fers, aciers et quincaillerie, 1,219,000 fr. — les drogues et couleurs, 796,000 fr., etc.

Les principaux articles exportés sont les fruits secs, 4,080,000 fr. — les oranges et citrons, 3 millions. — le sumac, 6,588,000 fr. — les vins et eaux-de-vie, 4 millions. — le soufre, 3,390,000 fr. — l'huile d'olive, 2,414,000 fr. — les graines de lin et autres, 1,612,000 fr. — manne, 1,344,000 fr. — soie brute, 1,274,000 fr. — soude naturelle, 630,000 fr. — réglisse, 617,000 fr., etc.

Dans l'ensemble du commerce de la Sicile (entrées et sorties réunies) celui de la France a été, quant au tonnage de 66,084 tx. soit de 21 p. °/₀, et quant aux valeurs de 8,453,000 fr. ou d'environ 17 p. °/₀. C'est une augmentation de 750,000 fr. sur 1838 ; augmentation d'autant plus sensible que l'exportation du soufre a subi en 1839 une notable diminution par suite du privilége accordé pour l'exploitation de ce minéral à la compagnie Taix et Aycard.

Voici au surplus les principaux articles qui ont composé nos échanges avec la Sicile.

Importations de France en Sicile en 1839.

Cuirs et peaux		444,000	fr.
Tissus	de soie	428,000	»
	de laine	304,000	»
	de coton	52,000	»
	à reporter	1,228,000	»

	Report	1,228,000	francs.
Coton en laine		426,000	»
Denrées coloniales	sucre	377,000	»
	café	30,000	»
	autres	95,000	»
Drogues et couleurs		162,000	»
Quincaillerie et cristaux		83,000	»
Tabac		49,000	»
Autres articles		406,000	»
		2,856,000	fr.

Exportations de Sicile pour France en 1839.

Sumac	831,000 fr.
Soufre	2,531,000
Huile d'olive	654,000
Graines de lin et autres	170,000
Manne	199,000
Soie brute	345,000
Essence et jus de citron	105,000
Poissons salés	48,000
Peaux d'agneau et de chevreau	105,000
	4,988,000

En 1838, l'exportation du soufre de Sicile s'était élevée à 9,347,000 francs, dont 3,668,000 francs pour la France. On prévoyait alors l'établissement du privilége en faveur de la compagnie Taix et Aycard, et l'on se hâtait d'exporter, avant l'application du nouveau régime, de grandes quantités de soufre (1).

(1) Voici les principales clauses de la concession faite à MM. Taix et Aycard, en juillet 1838 :

Art. 2. La compagnie s'engage à acheter, chaque année jusqu'à concurrence de 600,000 *cantari* de soufre; la production ne pouvant, sans de graves inconvéniens, dépasser cette quantité. Toutefois, comme elle s'est récemment élevée à 900,000 cantari, une indemnité annuelle de 4 carlins par *cantaro*, sera payée par la compagnie aux propriétaires des soufrières pour les 300,000 cantari qu'ils ne pourront plus exploiter.

Art. 7. Le produit de l'indemnité de chaque soufrière, une fois fixé, moitié des soufres fabriqués pourra être être consignée à la compagnie qui n'aura pas le droit de les refuser, dans les entrepôts de *Licata*, *Catane*, *Messine*, *Siculiana*, *Girgenti*, *Terra-Nova* et *Palerme*, aux prix ci-après, payés comptant :

En 1839, le haut prix produit par le monopole imposa au commerce une grande réserve dans ses transactions sur ce minéral. L'Angleterre, qui pressait alors vivement la résiliation du contrat passé avec M. Taix, suspendit presque complètement ses achats ; de là le ralentissement signalé dans les exportations de 1839.

En 1840, le gouvernement napolitain, cédant aux démonstrations armées de l'Angleterre et à la médiation protectrice de la France, supprima le privilége ; mais, en même-temps, il frappa le soufre d'un droit de sortie tellement élevé (20 carlins (1) par cantare (2) ou 11 francs par 100 kilog) que l'exportation continua à fléchir.

On en jugera par le rapprochement des deux relevés suivans :

Talamone		Le *cantaro* (80 kil.)	25 carlins	(11 fr.	00).
Licata	1re qualité	»	24 »	(10	56).
	2e bonne et belle	»	23 »	(10	12).
	3e courante et 3e belle	»	22 »	(9	68).
3e Bonne et 3e courante		»	21 »	(9	24).

La compagnie pourra acheter aux lieux mêmes de production, avec déduction des frais de transport par mer.

Le poids du *cantaro* de soufre sera de 102 *rotoli*.

Art. 8. L'autre moitié du soufre, fabriqué en 1838, sera achetée, d'après le tarif ci-dessus, à un an de terme, à partir du jour de la livraison. Pour les années suivantes les paiemens se feront à huit mois.

Art. 10. Liberté pleine et entière aux producteurs de vendre et d'expédier leur soufre où bon leur semblera, moyennant indemnité à la compagnie de 20 *carlins* par cantaro de soufre vendu ou expédié,

Art. 12. Le capital de la compagnie est fixé à 1,200,000 ducats, mais le gouvernement le porte à 1,800,000, en s'y associant pour 600,000 (le ducat vaut 4 fr. 40 centimes.)

Art. 14. La compagnie paiera au gouvernement pour chaque année de sa durée 400,000 ducats.

Art. 17. Pour les ventes de la compagnie le maximum des prix est fixé comme suit :

Talamone / 1re qualité	Le *cantaro*	45	carlins.
2e qualité	idem	43	»
3e qualité	idem	41	»

Ce prix est le prix sous-vergues, c'est-à-dire franc pour l'acheteur de tous frais de transport et d'embarquement.

Art. 21. La compagnie est autorisée à exporter ses soufres.

Art. 22. Dans les quatre années qui suivront son établissement, la compagnie devra construire à ses frais, en Sicile, une fabrique d'acide sulfurique, de sulfate de soude et de soude.

(1) Le carlin (1 1|0 de ducat ou 10 grains) égale 0 fr. 42 c. 4. (cours de 1841.)

(2) Le *cantaro* de soufre ou quintal (102 rotoli) égale 80 kil.

Soufres exportés par la compagnie pendant la durée du monopole, c'est-à-dire, pendant un intervalle d'environ dix-neuf mois:

772,000 cantares (61,245,000 kilogrammes).

Savoir :

A Marseille.................	263,969	cantares.
A Rouen..	61,691	»
A Dunkerque........... ...	15,775	»
En Angleterre	401,467	»
En Hollande et Belgique......	16,324	»
A Hambourg................	1,034	»
A Saint-Pétersbourg	11,740	»
Total	772,000	

Soufres exportés par l'exploitation libre, depuis le retrait du monopole, c'est-à-dire, depuis le 22 *février* 1840 *jusqu'au* 9 *décembre de la même année* (neuf mois et demi environ):

198,840 cantares (15,774,640 kilog).

Savoir :

A Marseille.................	110,533	cantares.
A Rouen et Dunkerque.......	14,680	»
A Malte....................	1,132	»
A Rotterdam.........	6,400	»
A Anvers....................	400	»
En Angleterre.......	62,003	»
En Amérique...............	3,692	»
Total	198,840	»

Le roi de Naples, en voyant fléchir ainsi l'exportation du principal produit de la Sicile, a dû comprendre combien était contraire à ses intérêts un droit de sortie, qui, en exagérant le prix du soufre, en provoquait l'exploitation dans d'autres contrées, ou, chose plus grave encore, forçait l'industrie, aidée par les progrès de la science, à remplacer le soufre par des produits similaires dont je parlerai au livre cinquième, dans le chapitre relatif aux fabriques d'acides sulfuriques.

Aussi, un décret rendu le 27 avril 1841, porte que ce droit de sortie est réduit à 8 carlins par cantare (4 fr. 28 cent. par 100 kilog.) à dater du 1er janvier 1842.

Après avoir exposé le mouvement commercial actuel de l'Ile de Sicile, jetons un regard en arrière et voyons qu'elles étaient les relations de cette île avec Marseille avant la Révolution et sous l'Empire. Les tableaux suivans peuvent donner lieu à d'intéressantes comparairons.

Navires arrivés de l'Ile de Sicile à Marseille de 1784 *à* 1788.

1784	95
1785	93
1786	116
1787	133
1788	161

Principaux articles importés de Sicile à Marseille.

MARCHANDISES.	Unités	1784.	1785.	1786.	1787.	1788.
Matières et soudes.	qx.(1)	139,482	70,095	129,694	138,321	128,052
Manne	caisses	1,157	957	1,181	1,797	3,298
Soufre	quint.	2,200	55,673	39,855	25,217	61,718
Blé	charg.	5,441	4,110	5,353	5,213	18,969
Légumes secs	»	4,255	6,698	2,146	9,057	2,162
Huile d'olive	futail.	753	639	2,260	1,202	3,415
Vin	barils.	27	102	69	33	33
Pâte d'Italie	quint.	450	3	2	605	460
Sumac	sacs..	1,163	2,420	261	3,448	1,736
Huile de lin	barriq	109	386	201	443	226
Amandes, pistaches et noisettes	sacs..	155	2,675	4,063	1,933	3,682
Tartre	colis.	148	23	32	84	7
Jus de citron	barriq	116	376	107	322	264
Suc de réglisse	caisses	98	23	1,091	676	1·62
Eau de fleur d'orange	dame-jeanes	13	—	15	—	—
Chanvre	balles	22	—	133	92	109
Peaux de lièvre et de lapin	colis.	5	29	21	26	1
Poil de lapin	caisses	14	32	19	24	16
Figues, raisins secs	colis.	2	4,421	2,611	215	1,985
Soie	balles	162	335	181	149	99
Essence de bergamotte et citron	colis.	31	94	165	43	157
Suif	barils	22	—	241	117	44
Bois feuillard pour cercle	paq.	4,380	8,329	5,711	425	13,260
Pierre ponce	quint.	100	3,875	500	1,537	450
Gomme	»	34	57	50	30	115

(1) Les quintaux de cette colonne sont des quintaux *poids de table* de 40 kilogrammes 8 hecto.

Navires venus de l'île de Sicile à Marseille, de 1806 *à* 1810.

1806	1 Français de 125 tx. 2 Danois . 262 6 Américains 1,124 6 Ottomans . 1,274 3 Autrichiens 480		18 nav., jaug. 3,265 tx.
1807	26 Américains 4,345 tx. 3 Ottomans.. 667 4 Sardes.... 458 2 Danois.... 172 1 Autrichiens 200		36 nav., jaug. 5,842 tx.
1808	2 Américains 417 tx. 1 Sarde.... 200		3 nav., jaug. 617 tx.

1809 Aucune arrivée.

1810 1 Américain, jaugeant 220 tonneaux, venu de Palerme, avec 1,730 quintaux (*table*) soufre; 20 quintaux manne; 470 quintaux sumac; 106 quintaux bois de Campêche.

Principaux articles importés en 1806, 1807 *et* 1808, *de Sicile à Marseille.*

MARCHANDISES.	Unités.	1806	1807	1808
Huile d'olive....................	futailles	1,060	2,068	61
Matières ou soude..............	qx. (1).	22,250	17,531	4,031
Soude..............................	»	4,701	6,605	—
Escayole (graine longue)......	myriag.	2,180	1,650	300
Peaux de chèvre et d'agneau....	balles..	33	18	16
Raisins secs.......................	colis...	67	110	—
Sumac	sacs....	178	587	129
Cornes..............................	paires..	450	5,400	—
Bois feuillard	paquets	140	280	—
Manne	caisses .	43	125	205
Essence de citron et bergamotte.	estagno.	7	144	—
Tartre.............................	bques..	20	15	16
Soie grège, écrue...............	balles..	3	12	—
Coton en laine..................	»	—	15	45
Blé..................................	myriag.	—	83,632	—
Tabac...............................	boucaut	—	77	10

(1) Poids de table.

Voici le tableau de la navigation entre Marseille et les Deux-Siciles, de 1829 à 1833, et en 1840.

ANNÉES.	ENTRÉE à Marseille.	SORTIE de Marseille.
1829	193	185
1830	288	321
1831	338	337
1832	359	274
1833	250	225
1840	378	406

Les 250 navires entrés en 1833 jaugeaient 45,216 tx.; les 225 sortis, 41,249.

En 1840, le mouvement a été de 65,270 tx., à l'entrée, et de 68,637 tx., à la sortie. Tous les navires entrés étaient chargés. Parmi les 406 sortis, 208 étaient sur lest.

Voici la part de chaque pavillon dans cette navigation :

A l'entrée : 108 français, jaugeant 14,166 tx.; 208 napolitains, jaugeant 42,615 tx.; 62 sous tiers-pavillon, jaugeant 8,489 tx.

A la sortie : 97 français, 189 napolitains, 120 tiers-pavillon.

Ces chiffres comprennent la navigation à la vapeur, savoir :

A l'entrée, 32 navires à vapeur français, de 7,427 tx.; 15 napolitains, de 2,625 tx.; 34 toscans, de 5,268 tx.; 21 sardes, de 3,032 tx.; 2 anglais, de 360 tx. Tous venaient de Naples et avaient fait escale à Civita-Vecchia, Livourne et Gênes.

A la sortie, 32 *steamers* français, 16 napolitains, 34 toscans, 23 sardes, 4 anglais; tous expédiés pour Naples.

Aucun service direct de bateaux à vapeur ne relie la Sicile à Marseille. C'est là une lacune fâcheuse pour les intérêts de notre commerce.

Parmi les 378 navires, à voile et à vapeur, venus chargés des Deux-Siciles à Marseille, en 1840, 150 sont partis de Naples, 13 de Gaëta, 21 de Lycata, 7 de Barletta, 13 de Catanea, 25 de Palerme, 41 de Girgenti, 18 de Messine.

203 sont partis de Marseille pour Naples, 31 pour Trapani, dont 23 autrichiens (tous sur lest): 17 (dont un seul chargé) pour

Barletta ; 54, dont 34 sur lest, pour Palerme ; 48, dont 29 sur lest, pour Messine ; 12, tous sur lest, pour Girgenti.

En 1841, le nombre des navires venus des ports siciliens et napolitains à Marseille, a été de 354, (dont 2 seulement sur lest,) jaugeant 66,190 tx., 78 français, 196 napolitains, 80 tiers pavillons.

La navigation entre les Deux-Siciles et la France a été comme il suit en 1840 :

446 navires entrés dans nos ports, chargés et sur lest, jaugeant 69,858 tx.

468 navires sortis de nos ports, chargés et sur lest, jaugeant 74,540 tx.

Il résulte des chiffres cités que presque tout le mouvement commercial et maritime de la France avec les Deux-Siciles, s'est effectué dans le port de Marseille.

Dans ce commerce, comme dans la plupart de ceux dont j'ai parlé, la marine française est loin d'être au premier rang. Les causes de cette infériorité sont très nombreuses. J'en ai indiqué quelques-unes dans le premier livre.

Mais dans nos rapports avec les Deux-Siciles notre infériorité provient surtout de ce qu'il n'y a pas réciprocité dans la manière dont la navigation française est traitée dans les ports des Deux-Siciles. Les navires napolitains ne payent aucun droit de tonnage dans notre port, et les navires français sont soumis à des droits énormes dans les ports des Deux-Siciles. Cela n'est pas juste. Espérons que le gouvernement français fera faire des démarches auprès du gouvernement napolitain pour obtenir en faveur du pavillon français un traitement plus équitable (1834).

Ces démarches ont été faites, elles sont jusqu'à ce jour demeurées sans résultat. Nous aurions néanmoins le droit d'espérer plus de justice de la part du royaume de Naples, dont les navires viennent à Marseille en nombre triple des bâtimens français qui vont dans les ports des Deux-Siciles. Nous ne demandons que la réciprocité. Mais le gouvernement de cet État persiste à maintenir un tarif de navigation qui, en regard de la franchise du port de Marseille, assujétit nos bâtimens, tant à l'entrée qu'à la sortie, à des droits tels que pour 200 tx. nous avons toujours 420 fr. à payer, et quelquefois, c'est-à-dire, quand on visite un second port, 630 fr., tandis que pour la même contenance, les navires napolitains ne paient que 71 fr. 63 c.

Il résulte de cet état de choses que les navires français ne peu-

vent soutenir la concurrence des navires napolitains, qui, affranchis chez nous, ne paient dans leurs propres ports qu'un sixième des droits imposés aux nôtres (1).

Les importations et les exportations auxquelles donne lieu, à Marseille, le commerce avec les Deux-Siciles, sont actives et multipliées.

La valeur totale des importations à Marseille a été, en 1832 (commerce général), de 20,011,278 fr.; celle des exportations, de 7,039,053 fr.

En 1839, les importations ont été de 23,590,521 fr. commerce général, de 12,327,307 fr. commerce spécial; les exportations de 11,391,692 fr. commerce général, et 5,276,265 fr. commerce spécial (1).

Principaux articles importés directement des Deux-Siciles à Marseille en 1832, 1833, 1839 *et* 1840.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

MARCHANDISES.	Unités.	1832.	1833.	1839.	1840.
Peaux de toutes sortes.	q.m.	2,158	870	2,000	1,010
Laine en masse.......	fr.	12,018	130,385	583,938	244,563
Soies grèges écrues...	q.m.	567	788	852	1,003
Soie écrue moulinée.	»	167	260	110	192
Soies teintes....	»	123	77	285	162
Bourre en masse écrue	»	23	48	6	6
Suif et saindoux......	»	5,539	3,238	5,298	6,255

(1) Rapport au Roi, par M. le ministre du commerce.

(2) En 1832, la valeur des importations des Deux-Siciles en France a été de 21,359,213 fr.; en 1839, de 23,684,842 fr.; d'où il suit que presque tout est entré par Marseille. La valeur des exportations de la France pour les D[illegible]ciles a été, en 1832, de 14,795,350 fr., savoir :

En marchandises françaises...........	[illegible]
En marchandises étrangères...........	2,399,787
En numéraire.........................	5,448,400
	14,795,360
En 1839, ces exportations ont été évaluées à..	13,973,870 fr.
Savoir :	
En marchandises françaises...........	6,217,481 fr.
En marchandises étrangères...........	6,740,189
En numéraire.........................	1,016,200
	13,973,870 fr.

Principaux articles importés directement des Deux-Siciles à Marseille en 1832, 1833, 1839 *et* 1840.

(SUITE.)

MARCHANDISES.	Unités	1832.	1833.	1839.	1840.
Sangsues...........	nomb.	1,067,000	879,000	148,000	149,400
Os de bétail.........	q.m.	19,379	26,187	14,369	10,222
Cornes de bétail.....	»	2,153	1 237	361	305
Grains de froment...	hect.	414,229	17,481	18,806	(1) 37,530
Avoine.............	»	11,894	1,077	54	—
Légumes secs.......	q.m.	9,078	1,497	709	1,117
Pâte d'Italie........	»	380	484	266	285
Citrons et oranges...	»	4,826	8,205	6,818	7,120
Fruits secs..........	»	9.344	5,378	9,019	10,040
Amandes, noix, noiset	»	3,766	7,810	2,845	4,714
Suc de réglisse......	»	4,782	3,743	2,455	3,257
Jus de citron, acide cit	»	2,208	3,779	8,254	5,158
Graines de lin, etc...	»	3,170	4,644	9,000	15 369
Manne.............	»	525	247	332	515
Huile d'olive p. fabri.	»	5,418	(2) 21,164	45,226	63,695
Bois feuillard......	cercl.	3,266,070	4,109,700	6,000,142	4,582925
Bois merrain.......	douel	1,834,671	1,725,366	1,253,819	1,152,305
Chanvre tillé........	q.m.	1,119	1,989	10,514	3,965
» peigné.....	»	164	328	2.442	1,710
Sumac en poudre...	»	6,834	2,203	1,586	994
» en feuilles....	»	1,141	10,827	18,427	10,902
Garance en racine...	»	6	37	1,207	—
Soufre brut...	»	123,815	(3) 120,356	125,131	166,492
Argent monnayé....	k.	1,400	462	10,780	2,810
Or brut............	»	»	2	4	—
Argent brut........	»	»	325	55	—
Or monnayé.......	»	»	15	18	14

(1) Le roi des Deux-Siciles a autorisé, pour 1841 et 1842, l'exportation en franchise de droits, par navires étrangers, des grains et céréales. Il a été importé à Marseille, en 1841, directement des Deux-Siciles, 76,835 hect. froment.

(2) On sait que presque toutes les huiles d'olive expédiées des Deux-Siciles à Marseille figurent aux importations de la Sardaigne. Donc les chiffres ci-dessus ne donnent aucune idée des quantités importées. Il suit de là que le chiffre officiel de 20,011,278 francs que j'ai indiqué pour les importations de 1832 doit être porté beaucoup plus haut.

(3) Quantités de soufres importées de Sicile à Marseille en 1834, 173,308 quintaux métriques. — En 1835, 181,064. — En 1836, 249,553. — En 1837, 175,351. — En 1838, 366,161 quintaux métriques. — En 1840, il en a été importé 1,152 quintaux métriques, d'Autriche; 612, de Sardaigne; 2,771 de Toscane; 1,402 d'autres États d'Italie.

Principaux articles exportés de Marseille pour les Deux-Siciles.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

MARCHANDISES.	Unit.	1832	1833	1839	1840
Poissons salés, morues..	q.m.	256	16	4,555	350
Grains de froment......	»	—	633	22,366	1
Graines à ensemencer...	»	5	44	19	14
Sucre brut............	»	201	29	(1) 584	1
» terré............	»	1,144	1,391	209	453
Mélasse....	»	1,393	2,812	828	2,219
Café.................	»	3,550	4,055	2,192	2,593
Poivre et piment.......	»	301	185	521	178
Tabac en feuilles.......	»	2,435	5,027	44	322
Braî gras et goudron....	»	2,496	1,527	3,466	900
Bois de teinture en bûches	»	4,876	2,575	3,584	12,209
Acajou brut...........	»	474	137	1,124	1,508
Bois d'ébénisterie, autres	»	1,200	35		
Garance moulue.......	»	19	7	6	2
Chardons-cardière......	»	86	14	42	88
Sable à verre...	»	316	632	984	5
Fil de fer...	»	133	326	255	336
Plomb brut............	»	3,013	2,000	196	3,685
Savon................	»	14	125	75	578
Sucre raffiné..........	»	10,416	11,166	5,769	(2) 706
Vin ordinaire en futaille	hec.	430	298	913	870
idem en bouteille...	»	203	487	355	347
Verrerie de toute sorte.	q.m.	105	521	704	219
Porcelaine.............	»	74	36	130	186
Casimir et mérinos.....	fr.	51,115	145,700	3,151,177	1,986,965
Draps et autres tissus...	»	595,485	682,965		
Etoffes, soie pure, unies.	q.m.	41	84	(3) 55	(4) 38
Rubans de pure soie....	»	3	7	10	7
Tissus coton blancs, écrus	»	23	42	336	388
» teints et imprimés	»	209	300		
Shalls, mouchoirs de coton	»	42	50		
Mousseline...........	»	15	13		
Etoffes printannières....	»	4	10		
Bonneterie et passement.	»	5	30		

(1) Des colonies françaises.

(2) Dont 21 seulement des raffineries françaises.

(3) Dont 284,510 francs seulement des fabriques françaises.

(4) Dont 327,537 francs des fabriques françaises.

MARCHANDISES.	Unités	1832	1833	1839	1840
Etoffes mêlées de fil....	q. m.	3	8	10	3
Papier blanc...........	»	45	95	181	131
» peint en rouleaux.	»	17	38	34	26
Peaux préparées, tannées et corroyées	»	1,072	1,740	754	1,066
» ouvrées, gants, etc.	»	20	8	11	2
Cordages de sparterie ..	»	335	13	12	8
Ouvrages en fer...	»	169	110	679	210
» en plomb.....	»	223	1	44	72
Plaqué...............	»	10	17	18	17
Machines et mécaniques.	fr.	21,240	16,527	84,778	66,046
Mercerie commune.....	q. m.	361	269	301	361
» fine.........	»	10	17	47	18
Or monnayé	kil.	69	59	7	3
Argent brut en lingot..	»	7,981	17,080	3,444	22,078
» monnayé	»	13,986	3,704	1,532	5,567
Or brut en lingot.......	»	»	21	—	—

On a dû remarquer dans ce tableau combien sont faibles les quantités de tissus que nous exportons pour les Deux-Siciles. Les Anglais opposent à nos produits sur ce marché, comme sur tant d'autres, une concurrence sérieuse. Espérons que nos fabricans trouveront enfin les moyens de produire à aussi bas prix que leurs rivaux, et qu'ils sauront profiter de l'antipathie qu'inspire dans ce pays tout ce qui porte le nom anglais.

L'amour-propre national doit souffrir de n'avoir à fournir que 6 millions de marchandises françaises à un royaume qui nous en expédie pour plus de 30 millions.

Depuis 1833, le sucre raffiné, qui était le principal aliment de nos expéditions, a presque cessé d'être exporté. Sans doute les mesures que le gouvernement est sur le point d'adopter, ranimeront cette importante industrie qui, comme la savonnerie, fait la gloire de Marseille (1).

(1) Les rapports entre la France et les Deux-Siciles sont entravés par l'élévation des tarifs et surtout par la rigueur avec laquelle ils sont appliqués. La douane y est en régie. Le bail a été renouvelé en janvier 1839, pour six ans. C'est l'ancien régisseur, un français établi à Naples depuis long-temps qui s'en est rendu adjudicataire aux conditions suivantes : Il garantit au trésor une recette annuelle de 6,125,000 ducats (26,950,000 francs); tant pour les droits d'entrée dans les États en deçà du phare, que pour les droits de consommation, et 1,425,000 ducats (6,700,000 francs) pour les douanes de l'île de Sicile. Le surplus des recettes, après paiement des frais d'administration, sera partagé, par portions égales, entre le trésor et le régisseur. Le régisseur lui-même a demandé une réduction des

Nos exportations, pour les Deux-Siciles, sont susceptibles d'un immense accroissement. Ce royaume est le seul avec lequel nos relations n'aient fait aucun progrès depuis le dernier siècle. Il n'en sera, sans doute, pas toujours ainsi. Notre industrie peut trouver sur les marchés des Deux-Siciles de beaux débouchés, pour les produits fins dans lesquels l'industrie napolitaine n'a point réussi. C'est au commerce et à de bonnes lois de douanes à procurer au pays cette nouvelle source de prospérité. Sachons profiter de la sympathie qu'inspire aux Napolitains et aux Siciliens tout ce qui vient de France.

Efforçons nous d'obtenir du cabinet de Naples, quelque adoucissement à la rigueur de ses tarifs, donnons lui, nous-mêmes, l'exemple, en favorisant l'importation de ses produits.

Le gouvernement français pourrait accorder pour les blés tendres du royaume de Naples dits *richelles* la faculté de mouture à l'entrepôt, faculté accordée aux autres blés tendres exotiques, mais dont ceux des Deux-Siciles ne jouissent point, parce qu'ils sont indûment considérés comme blés durs,

En échange de cette concession et de quelques autres, telles que l'abandon de la faveur du dixième sur les droits d'entrée, on amenerait peut-être le gouvernement napolitain à un système de réciprocité pour ce qui concerne :

1° La suppression des droits de tonnage;

2° L'assimilation des deux pavillons pour les droits de sortie.

3° La faculté de cabotage dans les deux pays, au moins pour les bateaux à vapeur et le transport des voyageurs;

4° La modification des droits sanitaires en faveur des navires de commerce qui devraient être assimilés à ceux de la marine royale, en ce qui touche les quarantaines;

5° Un réglement plus rationnel du mode de perception des droits d'entrée sur nos produits manufacturés qui sont tarifiés au poids brut, ce qui augmente considérablement le droit, lorsque l'emballage est pesant ou nuit à la conservation des marchandises, lorsque l'emballage est trop léger ;

6° Enfin, une modération de droits sur nos soieries, nos draps, nos cuirs, ainsi que sur les articles de l'industrie parisienne.

droits d'entrée principalement sur les denrées coloniales. En conséquence, le droit sur les poivres a été réduit des deux tiers et fixé à 8 ducats 25 grains par cantaro (40 francs 79 centimes par 100 kilogr.) Depuis long-temps cet article n'entrait dans le royaume que par contrebande.

CHAPITRE IX.

TOSCANE, ÉTATS-ROMAINS ET PRINCIPAUTÉ DE LUCQUES.

Entrepôt de Livourne. — Produits de la Toscane. — Mouvement commercial du port de Livourne en 1831 et 1839. — États-Romains. — Leurs rapports avec la France. — Navigation, importations et exportations entre ces pays et Marseille. — Résumé du commerce d'Italie, avant et depuis la Révolution.

§ 1er. — *Toscane.*

Livourne est le seul port de la Toscane qui mérite de fixer l'attention sous le rapport de l'importance commerciale.

Le gouvernement Toscan, un des plus éclairés de l'Europe, est pénétré des avantages du commerce. Il l'a appelé dans ses états en lui offrant une liberté large. Livourne jouit d'une franchise illimitée. Le négociant y a la faculté de disposer de ses marchandises sans être soumis à aucune sorte de visite. Il n'est tenu qu'à payer un droit de magasinage appelé *stallaggio*. Ce droit est peu élevé et s'acquitte sur la simple déclaration du redevable. Livourne est une sorte de caravansérail universel, où toutes les nations sont sûres de rencontrer protection, liberté et sécurité.

C'est un entrepôt où chacun apporte ses marchandises. Aussi, Livourne exporte de grandes quantités de marchandises étrangères. Elle nous fournit également des produits du sol de la Toscane, savoir : le blé, le safran, des légumes de toute sorte, les soies, les huiles d'olive comestibles et pour fabrique.

La Toscane recueille avec abondance du maïs ; elle nous expédie de fortes quantités de balais ; on y trouve des mines d'alun, d'antimoine, de fer, de plomb argentifère, de cuivre (1), de soufre (2), des

(1) Ces mines, situées dans les Marennes, ne sont point exploitées faute de capitaux et de combustible. Si le gouvernement français admettait, sous un simple droit de balance, le minerai de cuivre, d'antimoine et surtout de plomb, des fabriques de ces produits s'établiraient à Marseille. Ce serait un précieux aliment pour l'industrie et la navigation nationales.

(2) A la fin de 1839 le gouvernement toscan avait fait doubler le nombre de ses ouvriers à la mine de soufre de *Pereta*, dont chaque puits donnait par jour 1,000 kilogrammes de bonne deuxième. Le prix de revient au port de Talamone était de 12 fr. 50 les 100 kilogrammes. A la nouvelle du privilége en Sicile, tous les anciens puits avaient été remis en exploitation et de nouveaux avaient été ouverts. Il en était de même dans les États-Romains.

carrières de porphire, de marbre et d'albâtre. C'est principalement de Volterra que nous vient, par Livourne, l'albâtre brut et ouvré.

Les chapeaux de paille que nous recevons de la Toscane sont fabriqués avec une paille indigène par des femmes du peuple, qui font, en se promenant, des tresses qu'elles vendent ensuite aux marchands. Ceux-ci les cousent ensemble. La finesse de la paille, la flexible légéreté du tissu, la grâce et la variété des formes, ont répandu dans toute l'Europe le goût de ces chapeaux qui laissent à la Toscane des bénéfices d'autant plus grands que la valeur consiste presque entièrement dans la main-d'œuvre. La Toscane fabrique aussi des papiers et des cuirs. Elle a des raffineries de sucre et de hauts fourneaux pour la fabrication du fer.

Il y a à Florence et à Pistoja des manufactures de draps ordinaires et d'étoffes de soie qu'alimentent les productions de la Toscane ; Pise a conservé sa fabrique de tissus de coton.

L'une des premières industries de la Toscane est aujourd'hui la fabrication du *borax* et de l'*acide borique*. C'est un Français qui créa cette exploitation, en 1818. Livourne a des savonneries qui, autrefois, ne fabriquaient guère que des savons mous de potasse, mais elles en produisent aujourd'hui de toute espèce et font une concurrence sérieuse à Marseille. Elle a aussi des tanneries, des verreries, des papeteries, des fabriques de produits chimiques, une raffinerie de salpêtre.

Monnaies poids et mesures. — Le système monétaire est uniforme dans toute la Toscane. La *livre florentine* est d'une valeur intrinsèque de 37.701 grammes argent fin ou de 82 c. 1/2.

La mesure de longueur pour les étoffes s'appelle *braccio*. 100 bracci équivalent à 58.358 mètres.

La mesure de capacité pour les céréales est le *sacco*, contenant 3 *staje*. 100 *staje* équivalent à 24.363 hectolitres.

La mesure des liquides est le *barile*. Pour le vin on le nomme *barile da vino*, il équivaut à 45.584 litres.

Pour l'huile on le nomme *barile da olio*. Il équivaut à 33.429 litres, et pèse environ 29 kilogrammes.

La *livre du poids de commerce*, qui sert aussi à peser l'or, l'argent et les monnaies se divise en 12 onces, 288 *denari* ou 6912 *grani*. 100 livres florentines équivalent à 33.9572 kilogrammes.

Voici sur le commerce de Livourne quelques détails que nous puisons dans des documens officiels :

La navigation du port de Livourne, y compris le cabotage de la Toscane et de Lucques, a donné les résultats suivans en 1831 et 1839 :

ANNÉES.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
1831	3,027	208,125	2,960	222,680
1839	4,219	431,870	3,894	385,500

La Turquie, les Deux-Siciles, l'Angleterre et la France sont les pays qui ont pris la plus forte part à cette navigation.

En 1831, Il est venu de France à Livourne 422 navires jaugeant 20,302 tonneaux, dont 342 navires français jaugeant 11,750 tonneaux; en 1839, 598 navires jaugeant 72,200, dont 435 français jaugeant 46,450 tonneaux.

En 1831, Livourne a expédié pour la France 428 navires jaugeant 23,310 tonneaux, dont 354 navires français jaugeant 12,340 tonneaux; en 1839, 588 navires, jaugeant 71,570, dont 443 français jaugeant 41,270 tonneaux.

Les importations effectuées de l'étranger dans ce port, en 1831, ont été évaluées à 59,760,000 fr.; et les exportations à 54,420,000 fr.

En 1839, les importations ont été de 75,980,000 fr. Les exportations, de 50,560,000 fr.

On remarque particulièrement parmi les articles importés :

	EN 1831.	EN 1839.
Les tissus de coton et de fil pour.	10,495,000 fr.	11,440,000 fr.
Les grains et farines	8,735,000	27,880,000
Le sucre....................	4,680,000	2,480,000
Café et cacao................	—	870,000
Les tissus de laine...........	4,290,000	2,930,000
La soie brute, torte et ouvrée..	3,925,000	4,295,000
Le coton en laine et filé........	2,275,000	1,990,000
Laine......................	—	885,000
Le poisson salé..............	1,995,000	2,280,000
Les quincailleries, bronze et bijouterie.................	1,880,000	2,125,000

	EN 1831.	EN 1839.
Porcelaine et cristaux........	—	440,000
Les peaux et les cuirs.........	1,640,000	2,005,000
Le chanvre et le lin...........	1,375,000	—
Les gommes, cires et autres articles du Levant.............	1,935,000	725,000
Épiceries et drogueries	—	710,000

Les principaux articles exportés sont :

	EN 1831.	EN 1839.
Les tissus de coton et laine.....	7,970,000 fr.	3,880,000
La soie brute, torte et ouvrée..	6,420,000	2,520,000
Les grains et farines..........	3,940,000	9,360,000
Les Chapeaux de paille	3,230,000	1,700,000
Les drogues et articles du Levant	2,965,000	1,765,000
Les denrées coloniales	2,835,000	—
Le papier et les chiffons.......	2,020,000	1,545,000
Les peaux et les cuirs	1,665,000	1,920,000
Les marbres et albâtres.......	1,615,000	—
Le chanvre brut et ouvré......	1,575,000	1,120,000
Les objets d'art..............	1,270,000	1,115,000
Le corail....................	1,200,000	1,305,000

La France a fourni à Livourne pour une valeur de 6,290,000 fr. en 1831, de 8,510,000 fr. en 1839. Elle en a reçu pour une valeur de 4,110,000 fr., en 1831, et de 7 millions en 1839.

Les principaux articles de l'importation française sont :

	EN 1831.	EN 1839.
Tissus de coton et de lin ou de chanvre..................	440,000 fr.	740,000 fr.
Tissus de laine..............	440,000	510,000
» de soie..................	—	1,550,000
Modes......................	—	590,000
Sucre.....................	—	500,000
Café et cacao...............	—	315,000
Liége	—	300,000
Peaux et cuirs..............	—	290,000
Quincaillerie, bronzes et bijouterie..................	340,000	425,000
Vins et eaux-de-vie.........	260,000	190,000
Porcelaine et cristaux........	133,000	165,000

Dans les exportations pour la France on remarque :

	EN 1831.	EN 1839.
Grains et Farines............	1,040,000 fr.	2,550,000 fr.
Huile	—	1,630,000
Chanvre et tissus de chanvre...	685,000 fr.	530,000
Soie brute et moulinée........	—	500,000
Drogues et articles du Levant..	350,000	200,000
Chapeaux de paille............	—	360,000
Potasse.	325,000	410,000
Tartre.......................	—	410,000
Suif.........................	—	620,000

Les résultats de 1839 comparés à ceux de 1838 présentent les différences ci-après :

Pour la navigation générale, augmentation 42 navires, et 3,590 tonneaux.

Pour la navigation avec la France, augmentation 329 navires et 22,885 tonneaux.

Pour le commerce général, diminution 16,360,000 fr.
Id. avec la France, id. 1,540,000

L'augmentation considérable de la navigation avec la France, en 1839, est attribuée aux expéditions de *blé* des entrepôts de Livourne pour la France et la Corse.

La diminution du commerce général se décompose comme suit :

Importation.................. 10,210,000 fr.
Exportation.................. 6,150,000

A l'importation, elle s'explique par le simple rapprochement des envois d'Angleterre qui, de 17,100,000 fr. en 1838, sont tombés, en 1839, à 12 millions.

Cette différence, presque entièrement supportée par les *tissus de coton*, trouve son explication d'une part, dans les relations directes que l'Angleterre a établies avec l'Egypte et la Syrie qui autrefois, s'approvisionnaient à Livourne; d'autre part, dans la concurrence toujours croissante de la Suisse et de l'Allemagne et dans les progrès de l'industrie toscane. A l'exportation, la différence a frappé toutes les branches d'industrie. La Toscane n'ayant guère qu'un commerce d'entrepôt, toute diminution dans les importations doit évidemment réagir sur l'exportation.

Pour le commerce spécial de la France, la diminution, en 1839, a principalement atteint l'industrie de Lyon et de Paris. Les *soieries* unies et les *velours* de la Toscane, du Milanais et de la

Suisse leur ont fait une concurrence active. La France a conservé sa supériorité pour les *façonnés* et les *étoffes de grand luxe*, mais la vente de ces articles est moins facile.

La Toscane offre un débouché plus important aux fabriques de Rouen et de l'Alsace, depuis que sur les marchés de Livourne leurs *indiennes* et leurs *jaconas* imprimés luttent de bon marché avec ceux de l'Angleterre. A prix égal, la beauté des dessins et la solidité des couleurs ne peuvent manquer de leur assurer la préférence sur les produits analogues des fabriques anglaises.

Les *schalls* de qualité inférieure dont la fourniture avait été enlevée à la France par l'Autriche, ne sont plus demandés. La France fournit à peu près exclusivement les *schals façon cachemire*, les seuls qui se vendent couramment.

Les *draps* d'Elbeuf ont été plus recherchés en 1839. La différence des prix a paru suffisamment justifiée par l'infériorité relative de la fabrication belge et allemande.

Les bateaux à vapeur ont considérablement accru le mouvement du port de Livourne. Le nombre des voyageurs dans cette ville, a été évalué, en 1839, à 24,124, dont 6,609 des États sardes 6,554 de Corse; 5,110 de France, 4,100 des Etats-Romains, 532 de la côte d'Afrique, etc.

Les relations de Marseille avec la Toscane emploient ordinairement, par an, environ 160 navires, jaugeant ensemble 14,000 tonneaux, répartis comme il suit :

54 Navires français.
20 Toscans.
86 Navigant sous tiers-pavillon.

En 1840, ce chiffre a été plus élevé. Le nombre des navires chargés venus de Toscane à Marseille a été de 223, jaugeant 17,003 tonneaux savoir : 76 français de 6,177 tonneaux, 39 toscans de 2,402 tonneaux, 108 tiers pavillon, de 8,424 tonneaux. En 1841, il en est venu 169, jaugeant 15,227 tonneaux (non compris 12 sur lest) 58 étaient français, 32 toscans, 79 sous tiers-pavillon.

§ II. *États-Romains.*

Les légations et la Sabine nous envoient des blés en abondance.

Rome nous fournit du bois merrain et en éclisses, des pierres ponces que l'on trouve dans ses volcans éteints. Une grande exploitation d'alun (sulfate d'alumine), près de Civita-Vecchia, avait son débouché à Marseille; mais nos fabriques ayant porté leurs

produits en ce genre à un haut degré de perfection, les aluns minéraux n'ont presque plus d'emploi.

Nous expédions aux États-Romains des poissons salés, des verreries, des peaux tannées et corroyées provenant des fabriques de Marseille ; des tissus de laine, de coton, de fil, de soie et autres objets des manufactures de l'intérieur, des denrées coloniales, des natrons, des bois de teinture sortant de notre entrepôt.

La marine romaine est sans importance. Livourne, Gênes, Trieste et Marseille sont les seuls ports qu'elle fréquente.

Il est entré dans les ports des États de Sa Sainteté, en 1830, 5,871 navires, en 1831, 6,476, dont 4,447 dans les ports de la Méditerranée, et 2,029 dans ceux de l'Adriatique.

En 1830, il en est sorti 8,489 navires.

En 1831, 9,126, dont 4,658 des ports de la Méditerranée, et 4,468 de ceux de l'Adriatique.

En 1839, Civita-Vecchia a reçu par 317 navires, dont 83 de France ou de l'Algérie, 11 millions de marchandises, dont 4,200,000 fr. de France ; elle a exporté pour 2,340,000 fr., dont 1,100,000 fr. pour la France et l'Algérie.

Principaux articles importés de France : tissus de laine, 1,800,000 fr. ; tissus de coton, 700,000 fr.; id. de soie, 500,000 fr.; id. de lin, 222,000 fr.; sel, 675,000 fr.; drogueries, 40,000 fr.

Principaux articles exportés de Civita-Vecchia pour France : Céréales, 335,000 fr.; bois, 370,000 fr.; laine, 150 fr.; alun, 64,000 fr.

Pendant la même année, Ancône a reçu par 656 navires, dont 10 de France, pour 11 millions de marchandises, dont 55,000 fr. seulement provenaient de France. Ses exportations ont été de 7 millions, dont 108,000 fr. pour la France et ses dépendances, consistant en 55,000 fr. graines et farines, 37,000 fr.; tabac en feuilles indigène, 10,000 fr. ; bois, 2,000 fr. ; laines lavées, etc. Nous lui avons fourni pour 22,400 fr. café, 18,400 fr. plomb etc.

Le gouvernement pontifical va établir sur le Tibre deux bateaux à vapeur en fer de la force de 30 chevaux pour remorquer les navires à voile depuis Fiumicino jusqu'à Rome. Cette mesure rendra plus faciles et par conséquent plus actifs les rapports entre Rome et Marseille.

§ III.

Navigation, importations et exportations entre Marseille et la Toscane, les États-Romains et Lucques.

Tableau des navires entrés dans le port de Marseille, venant de la Toscane des États-Romains, etc., et de ceux qui en sont sortis pour cette destination de 1829 *à* 1833 *et en* 1840 *et* 1841.

ANNÉES.	ENTRÉE.	SORTIE.
1829	164	138
1830	244	199
1831	166	169
1832	269	293
1833	188	244
1840	313	339
1841	301	308

Les navires entrés en 1833 jaugeaient 18,385 tx.; les 244 sortis, 21,464 tx., ceux entrés en 1840 jaugeaient 25,383 tx.; tous, à l'exception d'un seul étaient chargés, — les 339 sortis jaugeaient 27,856 tx.; 143 étaient sur lest; 19 ont été expédiés pour la principauté de Lucques.

Sur les 313 entrés, 94 étaient français, 83 portaient le pavillon de leur provenance, 136 étaient sous tiers pavillon.

Sur les 339 sortis, 55 étaient français, 79 portaient le pavillon du pays où ils allaient, 205 étaient sous tiers pavillon.

144 navires sont venus de Livourne à Marseille, 79 de 18 autres ports Toscans, 24 de Civita-Vecchia, 21 de Rome, 34 d'Ancône, 10 de 8 autres ports Romains.

155 sont partis de Marseille pour Livourne chargés, et 48 sur lest; 5 chargés pour Ancône; 17 chargés ou sur lest pour Rome; 49 pour Civita-Vecchia, — le reste pour divers petits ports.

La navigation ci-dessus pour toute la France a occupé:

à l'entrée 840 navires jaugeant 46,836 tonneaux.
à la sortie 935 » » 51,740 »

En 1792, elle était ainsi qu'il suit:

NAVIRES VENUS	ENTRÉS EN FRANCE.		ENTRÉS A MARSEILLE.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
De la Toscane et du Milanais.	135	13,102	115	11,286
De Rome et Venise........	69	9,139	55	7,380
	204	22,241	170	18,666

Quantités des principaux articles importés à Marseille de la Toscane et des États-Romains, en 1832, 1833, 1839 *et* 1840.

(COMMERCE GÉNÉRAL).

		1832.	1833.	1839.	1840.
Peaux de toutes sortes.......	q. m.	1,417	1,414	885	1,486
Laine en masse............	fr.	296,253	519,167	695,158	437,276
Soie grège................	q. m.	99	106	153	200
» moulinée écrue.........	»	12	12	121	114
Bourre de soie en masse écrue	»	13	63	19	16
Suif brut et Saindoux.......	»	2,913	3,748	7,152	6,684
Eponges communes.........	»	66	23	196	11
» fines................	»	26	17	1	1
Os de bétail	»	6,742	9,698	2,534	1,321
Cornes de bétail...........	»	418	1,237	45	37
Grains froment............	hect.	119,674	1,592	97,456	(1)161,312
» maïs................	»	11,165	2,853	—	1,391
» avoine...............	»	1,841	—	—	—
Légumes secs..............	q. m.	5,029	1,636	422	1,889
Huile d'olive comestible....	»	5,531	1,094	16,889	5,386
» pour les fabriques.....	»	2,391	207		
Graines oléagineuses	»	102	175	3,232	3,748
Iris de Florence............	»	239	105	195	145
Tabac en feuille	»	30	14	1,104	173
Feuilles de séné...........	»	141	293	68	36
Bois en éclisses............	feuil.	37,926	68,906	46,617	88,535
Bois feuillard.............	cerc.	145,468	384	—	87,912
» merrain..............	douel.	362,129	323,978	105,974	156,616
Chanvre tillé	q. m.	16,446	21,374	21,396	29,727

(1) L'importation en blés des États-Romains à Marseille, en 1841, a été de 67,293 hect.

		1832.	1833.	1839.	1840.
Chanvre peigné..........	q.m.	961	1,819	1,711	1,770
Marbres bruts...........	»	7,704	6,939	16,267	12,777
Albâtre brut..............	»	383	1,507	114	029
» ouvré............	fr.	7,783	24,360	13,724	19,838
Soufre brut.............	q.m.	1,750	470	2,249	4,174
Potasse.................	»	4,692	7,571	5,456	2,646
Sulfate d'alumine....	»	69	190	783	607
Chapeaux paille grossiers	ch.	61,349	81,466	574,267	635,750
» fins........	»	11,257	9,458	92,476	138,386
Nattes et tresses grossières.	q.m.	7	6	3	16
» fines.........	fr.	16,000	1,650	1,497,500	615,500
Balais communs	bal.	260,767	222,434	259,777	416,557
Or brut.................	kil.	6	33	2	—
Argent brut..............	»	158	438	104	163
Or monnayé	»	10	51	20	4
Argent monnayé..........	»	1,205	2,453	1,258	843

Quantités des divers articles exportés de Marseille pour la Toscane, les États-Romains et Lucques, en 1832, 1833, 1839 *et* 1840.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

		1832.	1833,	1839.	1840.
Cire jaune...............	q.m.	706	342	579	390
Poissons salés, morue, etc.	»	2,113	16	5,987	1,814
Sucre brut	»	643	30	11,150	1,782
» terré..............	»	3,307	2,131	8,079	9,952
Mélasse................	»	167	178	1	—
Café	»	2,691	1,778	3,696	6,895
Clous de girofle.........	»	192	93	286	130
Poivre et piment	»	575	731	49	2,483
Tabac en feuille..........	»	586	177	941	558
Brai gras et goudron.....	»	1,469	483	458	468
Bois de teinture en bûches.	»	2,026	2,567	4,720	2,803
Garance en racine........	»	40	37	2	—
» moulue......	»	147	139	85	85
Chardons-cardières........	»	92	91	67	42
Fil de fer................	»	16	275	69	1
Plomb brut..............	»	5,701	863	7,253	6,801
Soudes..................	»	647	414	1,100	1,147
Sel marin................	»	554	297	1	—
Nitrate de potasse.........	»	544	530	240	6
Sulfate de soude..........	»	29	40	22	736
Cochenille	kil.	2,021	2,337	937	280

	1832.	1833.	1839.	1840.
Savon.................q.m.	158	141	520	546 (1)
Tabac fabriqué........... »	91	60	27	32
Sucre raffiné............. »	12,995	10,884	5,201	3,838
Verrerie de toute sorte..... »	515	870	4,080	4,319
Toiles de lin, unies écrues.. »	11	1	30	74
» blanches...... »	3	17		
Batiste et linon........... »	4	4	2	4
Tissus de pure laine....... (2)	258	280	1,086,639	1,402,247
Étoffes unies de soie.....q.m.	35	72	209	204
Tissus de coton blanc...... »	86	15	500	912
» teints et imprimés. »	84	160		
Étoffes printan., mouch., etc. »	7	245		
Tulle.................... »	4	4		
Étoffes mêlées de fil........ »	89	26	17	19
Chapeaux de feutre fins.... ch.	1,639	1,349	687 f.	29,515 fr.
» communs... »	898	969	3,240 f.	
Papier blanc.............q.m.	33	45	274	753
» peint en rouleaux... »	78	64	30	80
Livres en langue étrangère. »	15	2	20	20
» en langue française.. »	51	121	155	159
Peaux prép., tannées et cor. »	1,168	794	494	241
» ouvrées, gants...... »	1	2	4	7
Machines et mécaniques... fr.	6,350	9,860	52,549	27,878
Mercerie commune........q.m.	167	179	206	358
Argent brut en lingots..... kil.	8,030	3,063	1,248	205
» monnayé.......... »	1,701	3,008	1,806	1,733
Or brut en lingots........ »	—	11	—	—
Or monnayé.............. »	—	7	7	7

La valeur des importations à Marseille de la Toscane, des États-Romains et de Lucques a été, en 1832, de 8,291,668 fr., en 1839, de 18,295,252 fr. (3) ; celle des exportations de 10,336,782 fr. en 1832 et de 15,537,973 en 1839 (4).

Ces valeurs, pour toute la France, ont été en 1832, aux importations, de 11,763,487 fr., et aux exportations, de 14,333,212 fr., dont 9,352,258 fr. en marchandises ou productions françaises, 3,030,954 fr. en marchandises étrangères, et 1,950,000 fr. en numéraire ; en 1839, aux importations, de 21,493,433, et aux exportations, de 20,120,665 fr., dont 12,385,949 fr. en produits français, naturels ou manufacturés et , 630,700 fr., en numéraire.

(1) Dont 72 à l'huile de palme.
(2) Les chiffres des colonnes de 1832 et 1833 représentent le poids en quintaux métriques ; ceux de 1839 et 1840 représentent la valeur en francs.
(3) Dont 17,196,889 de la Toscane.
(4) Dont 13,213,277 pour la Toscane.

§ IV.

Résumé du commerce d'Italie avant et depuis la Révolution.

D'après les chiffres officiels que j'ai cités, la valeur des importations et des exportations auxquelles a donné lieu, en 1832 et en 1839, le commerce de Marseille, avec les divers pays de l'Italie, a été ainsi qu'il suit :

	1832		1839.	
	Importations à Marseille.	Exportations de Marseille.	Importations à Marseillle.	Exportations de Marseille.
Ports de l'Autriche sur la mer Adriatique ...	6,159,735f.	4,271,055 f.	8,418,884 f.	6,564,286 f.
Sardaigne (île, continent)	27,873,480	18,004,359	31,882,567	26,262,608
Deux-Siciles	20,011,278	7,039,053	23,590,521	11,391,692
Toscane, États-Romains	8,291,668	10,336,782	18,295,252	15,537,973
	62,336,161	39,651,249	82,187,224	59,756,559

En 1828, la valeur des importations d'Italie, de Suisse et d'Allemagne à Marseille a été de 57,044,887 fr., celle des exportations pour les mêmes pays, de 35,298,406 fr.

Avant la Révolution (de 1783 à 1792), la valeur moyenne des importations d'Italie à Marseille était de 11,320,000 liv., et celle des exportations de Marseille pour l'Italie de 7,360,000 liv.

Le nombre des navires venus des côtes d'Italie dans notre port fut :

En 1760	de	327	En 1820	de	1,027
En 1781	de	762	En 1832	de	1,901
En 1792	de	950 (1)	En 1840	de	1,588 (2).

(1) Ce chiffre, emprunté au tableau dressé en 1792, et que j'ai inséré dans le premier volume, n'est pas tout-à-fait aussi élevé que celui qui résulterait de l'addition des navires venus d'Italie à Marseille pendant la même année, d'après les quatre chapitres précédens. Cette différence, peu importante d'ailleurs, provient de ce que les premiers documens furent puisés, à cette époque, à la douane de Marseille, et les seconds au ministère de l'intérieur. La centralisation n'était point alors organisée, et les renseignemens utiles au commerce n'étaient pas recueillis avec autant de soin et d'unité qu'aujourd'hui.

(2) On aura remarqué avec peine combien la part de la marine étrangère est,

CHAPITRE X.

ESPAGNE.

Causes de la décadence de l'Espagne. — Anciens rapports de ce pays avec la France. — Sa situation industrielle et commerciale. — Commerce de Marseille avec l'Espagne avant la Révolution. — Navigation de 1760 à 1840. — Valeur des importations et des exportations entre Marseille et l'Espagne. — Quantités importées et exportées en 1832, 1833, 1839, 1840. — Tableaux du commerce général et spécial de la France et de Marseille avec l'Espagne. — Ordonnance du 13 juillet 1830. — Dispositions hostiles du tarif de 1841. — Nécessité pour l'Espagne de renoncer aux droits exagérés qui favorisent la contrebande.

§ I. *Aperçu Général.*

L'Espagne devrait être le plus riche pays de l'Europe ; baignée par l'Océan et la Méditerrannée, traversée par de grands fleuves, docile à toutes les cultures, il ne lui a manqué jusqu'à ce jour pour être au premier rang des nations que d'être bien administrée.

Les causes de la décadence de ce royaume remontent à la découverte du Nouveau-Monde. A cette époque les soieries de Séville, les draps de Ségovie, jouissaient d'une grande réputation en Europe et surtout en Italie et dans le Levant.

Tout-à-coup, ce peuple abandonnant les véritables sources de la

en général, plus considérable que celle de notre pavillon dans la navigation de la Méditerranée. La cause de cette différence est dans celle du prix du fret. Voici, par exemple, ce qu'il en coûte habituellement pour le transport d'un hectolitre d'huile :

De Naples à Marseille par navire	Français	3 fr. 90 c.	
	Etranger	2 fr. 35 c.	
De Gênes à Marseille par navire	Français	1 fr. 95 c.	Plus, 5 pour cent de chapeau pour le capitaine.
	Etranger	1 fr. 56 c.	
De Nice à Marseille par navire	Français	1 fr. 40 c.	
	Etranger	1 fr. 17 c. 1/2	

(Voir sur les causes de la cherté relative de la navigation française, le chapitre IX du livre I. § XIV, page, 174).

richesse, se précipite, séduit par l'appat de l'or, sur les traces de Colomb, vers une autre hémisphère. Cette émigration générale dépeupla l'Espagne.

Une autre cause de ruine et de dépopulation fut l'expulsion des Maures et, peu après, celle de 30,000 familles juives.

Les Maures et les Juifs avaient conservé à l'Espagne les bienfaits du travail, l'éclat des lettres, des arts et des sciences. Ils emportèrent, dans leur fuite, leurs richesses et leur civilisation, objet de l'orgueilleuse jalousie des espagnols, qui gardent, encore aujourd'hui, une haine aveugle pour les étrangers, fatale à l'agriculture, à l'industrie et au commerce.

Les guerres sur le continent et dans le Nouveau-Monde, les efforts pour conquérir, garder et ressaisir le Portugal, le trop grand nombre de couvents, prime à l'indolence et à la mendicité, les majorats, la main morte, contribuèrent aussi à diminuer la population et le travail en Espagne.

Le désir de s'assurer le marché de l'Amérique, donna naissance au système prohibitif, qui a infecté, depuis, toute l'Europe.

Des mines qui semblaient inépuisables, la jetèrent dans une illusion fatale, en lui faisant croire que la puissance des États résidait dans les métaux précieux et non dans le travail.

Malgré les lois draconiennes contre la sortie du numéraire, il fut exporté en quantités énormes, en échange des envois de l'étranger, qu'il eût été si facile de solder avec les produits d'un sol fécond, mais dédaigné.

Ainsi, l'Espagne se trouva triplement appauvrie d'hommes, d'industrie et de numéraire. Cependant avec l'or que ne cessaient de lui fournir ses possessions du Nouveau-Monde, elle put encore quelque temps équiper de nombreuses flottes, solder de belles armées, et semer la division dans les états voisins : au commencement du règne Louis XIV, elle était encore florissante et se trouvait la première puissance de l'Europe. Maîtresse des Pays-Bas, elle dominait dans la plus grande partie de l'Italie, réunissait la couronne de Naples à celle de Sicile, et étendait son sceptre sur d'immenses contrées dans les deux Indes.

Mais cette puissance assise sur une base précaire, ne tarda pas à s'écrouler. Les cruautés du duc d'Albe dans les Pays-Bas, la perte de nombreux galions, l'entretien de grosses armées et de formidables escadres, les guerres de la succession et une mauvaise administration, amenèrent la ruine de l'Espagne, dont Charles III

s'efforça vainement, vers la fin du 18e siècle, d'arrêter les progrès en ouvrant des routes, creusant des canaux, fondant la banque de Saint-Charles, etc.

Avant la Révolution, les rapports commerciaux de la France avec l'Espagne, étaient l'objet de la jalousie anglaise. De tout temps, l'Angleterre a fait les plus grands efforts pour nous exclure de ce marché (1).

Le pacte de famille, le traité de 1761, la convention de 1763, et les articles supplémentaires de 1774 avaient stipulé que les Français et les Espagnols ne feraient qu'un même peuple en ce qui touche les relations commerciales : ces conditions n'ont jamais reçu leur exécution en Espagne ; la France, dit M. Chaptal, y a été constamment sacrifiée à l'Angleterre. Les produits anglais y étaient moins imposés que les nôtres. Les contestations des commerçans français en Espagne étaient interminables ; les anglais avaient obtenu une juridiction plus prompte et moins dispendieuse. L'ordonnance de 1779, aggrava encore notre position, en repoussant plusieurs articles importans de nos fabriques, et en augmentant les droits d'entrée de beaucoup d'autres. Les bas de soie, dont la France fournissait à l'Espagne 40,000 douzaines par an, furent frappés d'un droit tellement fort qu'il équivalait à une prohibition.

La législation des douanes, en Espagne, variait suivant les caprices ou les besoins du gouvernement; on repoussait le lendemain des objets qui auraient pu être admis la veille ; le négociant pour opérer sur des bases fixes était obligé de traiter avec des contrebandiers ou avec les chefs eux-mêmes des douanes, de sorte que le pays était couvert de marchandises étrangères qui ne payaient pas de droit au trésor public.

(1) L'Angleterre a toujours fomenté et soutenu en Espagne les partis hostiles à la France dans le but de combattre et de neutraliser la tendance naturelle des Espagnols vers notre alliance et notre commerce.

En 1707, pour prix de l'appui donné à la maison d'Autriche contre la maison de Bourbon, dans la guerre de la Succession, lorsque l'archiduc espérait enlever à Philippe V la couronne d'Espagne, il conclut avec le général Stanhope un traité qui devait procurer aux marchands anglais d'immenses avantages. Les droits d'entrée étaient réduits, pour eux, à 7 pour 100 sur les prix de facture, et n'étaient exigibles que six mois après que les marchandises *auraient été vendues ;* par un article secret, dix vaisseaux anglais, du port de 500 tonneaux, étaient admis à trafiquer librement dans les Indes-Occidentales, d'où les Castillans avaient, jusqu'alors, avec tant de jalousie, exclu tous les étrangers.

(*Voir le traité dans Lamberty,* tome IV, pages 592, 595. — *Sismondi,* tome XXVII, page 40.)

En 1798, l'Espagne ayant fermé ses ports aux marchandises anglaises, la France se flatta de remplacer sa rivale dans cette contrée. Le ministre de l'intérieur, François de Neufchâteau, écrivit à ce sujet une circulaire, dont voici quelques passages propres à faire connaître l'état de ce commerce et celui de l'industrie française à la fin du dernier siècle :

« Le roi d'Espagne, par une cédule du 8 germinal an VI, interdit l'entrée de ses états, aux marchandises anglaises.

« Le plus grand encouragement que puisse recevoir notre industrie, est la facilité d'introduire ses produits en Espagne...

« Mais des combinaisons depuis longtemps méditées par le cabinet britannique, des intrigues multipliées avaient successivement assuré aux anglais des privilèges secrets, et leur faisaient donner une préférence que tous les traités nous garantissaient.

« Notre commerce en Espagne a toujours été en décroissant depuis cette époque et nous nous en sommes aperçus trop tard.

« Les objets de notre industrie sur lesquels l'influence du calcul avide et des menées de l'Angleterre s'est fait le plus sentir, sont les petites étoffes de laine, les tissus mélangés de soie, ceux de lin et de chanvre. Ces différens produits dont l'exportation montait en 1784 à 26 millions, atteignirent à peine 19 millions, en 1787, et dès lors, les anglais se trouvèrent possesseurs de presque toutes les fournitures de ce genre.......

Voulant prouver que nos produits pouvaient avantageusement remplacer en Espagne ceux que fournissait l'Angleterre, ce ministre ajoutait :

« L'Anglais, quoique pourvu de laines plus fines, a-t-il jamais pu parvenir à imiter nos superbes draps de Louvier et de Sédan ?...

« Ne devons-nous pas nous promettre une grande exportation de notre toilerie et surtout de notre mulquinerie qui jouissent d'une d'une réputation si méritée ?......

« Déjà parmi toutes les communes qui fabriquent les *basins* unis et rayés à grandes et petites raies, à fleurs et à petits bouquets, on en distingue plusieurs qui ont obtenu une juste célébrité. Il en est de même pour les *piqués*, les *mousselinettes*, les *velours*, et les *draps de coton*.

« Les filatures établies sur différens points de la République et qui se multiplient tous les jours, ont déjà obtenu un degré de perfection qui donne les plus grandes espérances. L'art du blanchiment que nous avons poussé très loin ajoute encore à nos ressources.

« Nous ne devons craindre aucune concurrence pour les *gazes* et les *rubans*.

« Notre *bonneterie* est dans la situation la plus florissante.

« Les artistes les plus distingués fabriquent des instrumens de mathématique et de physique qui sont recherchés de toutes les nations.

« Notre *fayencerie* même, dont les anglais avaient cherché à entraver les progrès, acquiert chaque jour une nouvelle perfection et peut devenir extrêmement utile à notre commerce (1). »

L'Espagne offrit jusqu'en 1806 un débouché considérable aux draps du Languedoc; à cette époque, l'augmentation excessive des droits d'entrée et l'établissement de nouvelles fabriques dans ce pays, arrêtèrent ces ventes.

Nos relations avec l'Espagne sont aujourd'hui dans une situation peu brillante, par suite du système trop restrictif de ses douanes, de la perte de ses principales colonies, et surtout de la misère où l'ont jetée les troubles et la discorde qui la déchirent depuis si longtemps. L'Espagne, exemple frappant du châtiment qui suit les erreurs en économie politique, est une preuve de plus que sans l'ordre et la paix, sans le respect des lois et de l'autorité, il n'est point de prospérité pour un état. Ce pays est dans une situation déplorable.

Cependant, on ne doit point admettre comme des vérités toutes les exagérations débitées à ce sujet.

Il n'est point vrai que l'agriculture et l'industrie y soient partout et entièrement nulles.

La production des céréales y est de 61,658,000 hect. ou à peu près le double de sa quantité à la fin du dernier siècle (2).

En 1829, la valeur des importations en Espagne était de 95,091,000 fr., celle des exportations de 51,603,000 fr., aujourd'hui ces chiffres ont doublé.

Ce pays, fécond en huiles, en vin, eau-de-vie, soies, troupeaux, laine, soude, mines de fer, de cuivre, de plomb, de mercure, de houille, etc., possède dans son sein tous les élémens de richesse et de fabrication possibles; et quand un gouvernement intelligent des vrais besoins du peuple, avivera ces sources de prospérité, l'Espagne marchera d'un pas rapide dans les voies de la civilisation et du commerce.

(1) Circulaire du 24 fructidor an VI, aux administrations centrales des départemens et aux commissaires du directoire exécutif près de ces administrations.

(2) Moreau de Jonnès.

Voici quelle est en ce moment la situation industrielle de ses principales provinces.

Catalogne.

Cette province, dans sa partie qui confine aux Pyrénées, est très riche en minérai de fer.

Barcelonne, sa capitale, est la ville la plus commerçante et la plus florissante d'Espagne. (1)

Sa richesse n'est pas uniquement, comme à Cadix, dans le commerce maritime, mais dans des établissemens industriels, auxquels la consommation de toute l'Espagne est assurée par des tarifs sévères. La cotonnerie est la base principale de l'industrie manufacturière de cette grande cité. Une quarantaine de manufactures sont occupées à la fabrication des cotonades, futaines, mouchoirs, mousselines, nankin, velours et autres tissus de coton. Une centaine de filatures particulières et une filature royale y sont en activité (2).

Elle fabrique aussi des draps fins, casimirs, flanelles, des couvertures très estimées, espagnolettes, moletons, serges, cadis, tissus divers mélangés de laine, de soie et de coton, des blondes de soie, dentelles de fil, gazes, galons, chapeaux de feutre, passementerie, orfévrerie, verreries, etc., etc.

Les filatures de coton donnent de l'occupation à plus de 20,000 individus; le reste de la population est occupé à divers genres de fabrication et au grand commerce qu'elle fait en blé, chanvre, vins, eau-de-vie, soieries, savons, garance, toilerie, etc.; la fabrication du papier peint a pris en Catalogne une assez grande importance.

Barcelonne, ainsi que Naples et Alexandrie d'Egypte, exporte de France, depuis 10 ans, une quantité considérable de machines et mécaniques de toute espèce; beaucoup de ces machines ont pour destination le filage, le dévidage et le tissage du coton et de la soie, d'autres servent à carder le coton, à tisser diverses espèces de matières, à fabriquer la bonneterie de soie, etc.; ces exportations réitérées démontrent les progrès de l'industrie dans la Catalogne.

(1) Barcelonne a expédié à Marseille, en 1841, 108 navires, jaugeant 8,620 tonneaux.

(2) Une partie des renseignemens contenus dans ce chapitre date de l'époque où a été composée la première édition de ce livre.

Olot, Vique, Mataro, Tarrasa, Igualuda, Falset, fabriquent des draps, camelots, espagnolettes, pannes, ratines, de la bonneterie en soie et coton, des velours, des étoffes de soie, bombazines, moletons, etc. Ces villes possèdent aussi des blanchisseries, des savonneries, des tanneries, des teintureries et des fabriques de chapeaux. On y imprime sur toile.

Manresa renferme des manufactures de mouchoirs de soie, de taffetas simples et doubles, de ceintures et de rubans, et un assez grand nombre de filatures de soie. On a compté dans cette ville jusqu'à 6000 métiers, ainsi que d'autres industries telles que des fabriques de bas, de gants, d'indiennes, d'étamines, de parapluies, de papiers, d'eaux-de-vie et de quelques produits chimiques.

Tarragone fabrique des mousselines et des étoffes de coton.

Saint-Felieu, port de mer, a de nombreux ateliers de salaisons d'anchois et de sardines ; il fait un grand commerce de liège et de bouchons dont il fournit la Suisse et l'Allemagne par Marseille ; il a expédié à Marseille en 1840, 19 navires, jaugeant 1088 tx., en 1841, 22 jaugeant 1251 tx., tous chargés.

Reus, outre ses distilleries roulant avec 112 alambics, a 17 manufactures de mouchoirs de soie et 300 métiers ; la rubannerie et la passementerie en occupent 250 ; les étoffes de soie pure et de soie mélangée de coton, 200 ; plus de 300 femmes sont employées aux filatures de soie ; quelques filatures de coton, de lin et de chanvre entrent aussi dans l'industrie de cette ville, où l'on trouve encore 14 tanneries, corroyeries et mégisseries, 3 fabriques de rubans de fil, 7 de savon, 1 de colle, 12 teintureries, etc.

Tortose possède de bonnes fabriques de papier, on y fait de la porcelaine, de la faïence, des chapeaux, du savon, des eaux-de-vie, des cuirs et peaux tannées ; son port a expédié à celui de Marseille, en 1841, 13 navires espagnols chargés, jaugeant 311 tonneaux.

La navigation des ports de la Catalogne, en 1839, avec l'étranger et les colonies Espagnoles, a donné lieu à l'entrée de 651 navires, jaugeant 62,232 tx., et à la sortie de 634, jaugeant 65,088. Ce mouvement a été ainsi qu'il suit :

Avec la France :	Entrée :	230 navires,	jaugeant	19,754	tx.
	Sortie :	186	» »	16,468	»
Avec l'Angleterre :	Entrée :	40	» »	4,952	»
	Sortie :	17	» »	2,414	»

Le fait le plus important, qui résulte du tableau de la navigation de la Catalogne est le développement, sans cesse croissant, des relations de cette province avec les Antilles espagnoles, (Cuba et Porto-Ricco). En 1835, 230 navires, jaugeant 24,142 tx., ont été expédiés pour ces colonies; en 1840, 542 navires, jaugeant 66,012 tonneaux.

Ainsi, en l'espace de six années, ce mouvement a presque triplé. Il est peu d'exemples d'un accroissement aussi rapide, et cette circonstance paraît d'un favorable augure, pour l'établissement projeté des steamers transatlantiques de Marseille, lesquels toucheront à Barcelonne.

L'importation du beurre augmente d'année en année en Catalogne, par suite des habitudes de consommation, que les familles exilées ont apportées de l'étranger en rentrant dans le pays. La Catalogne tire cet article presque exclusivement de Gibraltar. Il paie à l'entrée dans cette province, environ 1 franc 30 centimes le kilog, pour droits de portes et de douanes, et se vend au détail, à raison de 5 fr. le même poids. Il y aurait avantage pour l'agriculture et le commerce français, à profiter de la voie rapide et sûre des bateaux à vapeur, pour donner plus d'extension aux importations de cette denrée en Espagne.

Arragon.

Albarazin, l'un des points les plus élevés du royaume, produit les meilleures laines de la province. Tarazona, Saragosse, Huesca et Jaca, les convertissent en draps.

Guipuscoa.

Cette province est favorisée par de nombreux établissemens destinés à la fabrication du fer.

Saint-Sébastien a une part très active à ce genre d'industrie; elle possède aussi diverses fabriques d'objets d'armement; son commerce extérieur s'effectue presque exclusivement avec la France. En 1839, sur 61 navires entrés dans son port, 54 venaient de France : Voici les chiffres des valeurs transportées :

	Importations.	Exportations.
France......	1,877,000 fr.	1,035,500 fr.
Angleterre...	140,300 »	23,000 »
	2,017,300 »	1,058,500 »

Trois fabriques d'armes existent à Apagolega.

Navarre.

Il y a à Tolosa et dans sa juridiction des fabriques d'armes blanches. Cette ville possède en outre des fabriques de batteries de cuisine et autres articles en fer battu, ainsi qu'une fabrique de laiton.

Biscaye.

On compte, dans cette province, beaucoup de forges, fourneaux, martinets, fonderies, laminoirs, tréfileries, et toutes sortes d'établissemens ayant le fer, l'acier et le cuivre pour matières premières. Elle renferme deux fabriques d'armes à feu.

Bilbao, chef-lieu de la province, possède dans ses environs douze martinets, deux ou trois fonderies, des fabriques de clous, d'ancres de navires, et en outre quelques corderies importantes et une douzaine de tanneries.

Les importations de son port se sont élevées, en 1839, à 8,339,000 fr., dont, 2,713,000 fr. de France, 1,563,000 fr. d'Angleterre; les exportations, à 1,322,000 fr., dont, 311,000 fr. pour France, 178,000 fr. pour l'Angleterre; 115 navires, jaugeant 8,054 tx., y sont entrés pendant la même année. 52, jaugeant 2,004 tx., venaient de France; 22, jaugeant 2,041 venaient de la Grande-Bretagne.

Il y a cinq manufactures et tréfileries de cuivre à Balmaceda, et de nombreux martinets, fabriques de clous et toutes espèces de féronnerie dans les juridictions de Durango, Bogogna, Saint-Vincent de Abando, et d'autres encore ailleurs qui élèvent le nombre des fabriques de fer et de féronnerie à 141.

Santander possède cinq à six martinets et d'autres fabriques de fer, qui en versent environ 20,000 quintaux dans le commerce. Cette ville a de plus des raffineries de sucre, des manufactures de porcelaine, des fabriques de cordages pour la marine, des tanneries, etc. Près de là se trouve une fonderie royale de canons, obus, bombes et boulets.

Le port de Santander a reçu, en 1839, 223 navires, jaugeant 21,921 tx.; 69, jaugeant 2,832 venaient de France. 22 seulement avaient le pavillon français. 20, jaugeant 2,350 tx., venaient de la Grande-Bretagne. Les importations de ce port pendant la même année, ont été de 13,100,000 fr., dont 2 millions de France, 900,000 fr., d'Angleterre; les exportations, de 9,028,000 fr., dont 2,103,000 fr. pour France et 1,694,000 fr. pour l'Angleterre.

Une fabrique d'ancres pour les vaisseaux est établie à Empuero.

Vittoria fabrique de la batterie de cuisine, des ouvrages en paille, vannerie, chapellerie, etc.

Le décret d'Espartero, qui a transféré aux Pyrénées les douanes de l'Ebre, a porté un coup funeste à la prospérité des quatre provinces dont je viens de parler, et surtout à leur commerce avec la France.

Asturies.

Gijon et ses environs possèdent un établissement de fonderies pour bombes et autres projectiles de guerre; neuf usines pour objets en fer, trois de cuivre et trente-sept forges et martinets pour le fer laminé, platiné, etc.

Le mouvement commercial du port de Gijon, en 1839, a été ainsi qu'il suit :

Entrée : 64 navires, jaugeant 4,577 tx., dont 33 jaugeant 2,614 tx., de France, et 25, jaugeant 1,298 tx., d'Angleterre.

Sortie : 27 navires, jaugeant 1,847 tx., dont 23, jaugeant 1,117 tx., pour la Grande-Bretagne; point de départ pour la France.

Importations : 1,185,000 fr., dont 971,000 fr. de France, et 15,000 fr. d'Angleterre.

Exportations : 416,000 fr., dont 360,000 pour la Grande-Bretagne, et 56,000 fr., pour Cuba.

En 1841, Gijon a expédié pour Marseille un navire espagnol de 54 tx. chargé.

Léon produit des toiles, de la bonneterie en fil, des couvertures et des peaux tannées.

Gallice.

Cette province manufacture en grande quantité différentes espèces de toileries et linge de table. Elle renferme des mines de cuivre et de fer très abondantes.

Ribadeo fabrique des bombes, obus, boulets et autres projectiles de guerre et beaucoup de toiles de lin qui se débitent dans les Castilles.

Vigo possède des tanneries, des fabriques de chapeaux, et une quarantaine d'ateliers de salaisons de sardines qu'on expédie en Catalogne et à l'étranger.

La Corogne et plusieurs villes de cette province s'adonnent à la fabrication des toileries et de la corderie, des chapeaux et du savon, une fabrique de couvertures de coton s'y est récemment établie (1840).

En 1839, 70 navires, jaugeant, 8,759 tx., sont entrés dans le port de la Corogne, 12, jaugeant, 452 tx., venaient de France; 9, jaugeant, 934 tx., d'Angleterre. Les importations se sont élevées à 2,741,600 fr., dont 450,600 fr. de France, 547,800 fr. d'Angleterre; les exportations, à 869,200 fr., dont 670,000 fr. pour Cuba et Porto-Ricco, 1,600 fr. seulement pour France, et 120,000 fr. pour l'Angleterre.

Ce port, simple point de relâche pour les bâtimens étrangers, n'a d'importance que par ses relations avec les colonies espagnoles, et son cabotage avec les provinces voisines.

Le Ferrol renferme 8 tanneries et 40 ateliers de salaisons de sardines.

Royaume de Léon.

Baguera, où l'éducation des vers-à-soie est en grande activité, possède 150 moulins pour préparer cette matière et beaucoup de manufactures de velours, de serge, de taffetas, de soie; elle fait en outre un grand commerce de soies grèges et d'organsins; on y compte quatre distilleries d'eau-de-vie. On y fabrique des draps.

Vieille Castille.

Plasencia renferme une fabrique royale de fusils, pistolets, etc., qui occupe tant à Plasencia même que dans les environs 7 à 800 ouvriers.

Escaray, Ségovie, Valladolid, Avila et St-Domingo, fabriquent des draps fins qui jouissent en Espagne d'une réputation particulière.

Ségovie a une fonderie et une fabrique d'armes à feu.

Saint-Ildephonse possède une manufacture royale de glaces dont les produits sont estimés.

Royaume de Valence.

Cette province, l'une des plus fertiles d'Espagne, est riche de la soie qu'elle récolte. Elle en exporte plus de 4,000 balles dont une partie pour l'Angleterre.

Jusqu'en 1790, l'industrie de la soie avait eu dans le royaume de Valence un développement considérable, 18,000 métiers en activité produisaient alors des damas et des satins célèbres en Espagne.

Lorsqu'une réaction générale en faveur des étoffes de laine discrédita la soie, les trois quarts des mûriers furent arrachés pour faire place à des rizières. En 1815 il ne se récoltait pas pour plus de 20 millions de réaux de soie, consommée presque entièrement dans les limites de la province.

Depuis lors, la culture des mûriers a pris un accroissement remarquable. Aujourd'hui, dans un rayon de six lieues autour de Valence et surtout dans la *Huerta*, on ne trouve pas une ferme où il ne s'en élève une quantité plus ou moins considérable.

On calcule que le produit total de la récolte a été en 1837, de 750,000 kil.

Sur cette quantité, un tiers sert à alimenter les manufactures de Valence et de Requena ; le deuxième tiers s'exporte en Catalogne, à Séville, Grenade, Tolède et Murcie ; le troisième tiers s'expédie en France et en Angleterre.

La fabrication des draps, une des industries le plus généralement exploitées et avec le plus de succès en Espagne, a, dans le royaume de Valence, quatre centres principaux savoir : Alcoy, Onteniente, Morella, Villa-Réal.

Alcoy dont la population a presque doublé depuis 1820, a fabriqué en 1839 24,000 pièces de 32 vares, (1) soit 768,000 vares qui à 10 fr. la vare représentent un capital de 7,680,000 fr.

Onteniente à près de 40 fabriques.

Valence, a encore des manufactures de soieries qui ne manquent pas d'importance. On y comptait, naguères, environ 400 métiers pour la fabrication des velours de soie, 600 pour celle des étoffes unies, 200 pour les étoffes variées, 100 à 150 pour mousselines, 25 pour ceintures d'écclésiastiques, 100 pour peluches, et 450 pour la bonneterie de soie, non compris la manufacture

(1) La vare de Castille égale 0 mètre 847.

royale des tapisseries de soie : 180 filatures fournissent en grande partie la soie nécessaire à cette fabrication. Elle a une fabrique de tissus de soie à l'instar de Lyon.

Cette ville possède en outre 200 à 250 alambics pour convertir le vin en eau-de-vie et en esprits de divers degrés.

On y remarque aussi quelques manufactures de lainage, une fabrique de bonnets orientaux, quatre fabriques de porcelaine et de faïence, et 40 à 50 moulins à papier, tant dans la ville que dans les environs.

Alicante, port de mer, fait un grand commerce des vins de son territoire, d'amandes, d'anis, de cumin, eau-de-vie, figues et raisins secs, safran, sparte brut et ouvré en cordages ; cette ville récolte aussi beaucoup de soude, de bourdes et d'autres matières salées dont Marseille employait de fortes quantités avant qu'elle fabriquât des soudes factices.

En 1841, Alicante a expédié pour Marseille, 24 navires espagnols chargés, jaugeant 1,209 tonneaux, 1 suédois, de 160 tonneaux, et 4 anglais sur lest, de 516 tonneaux.

Les oranges s'exportent du royaume de Valence en quantités croissantes. On en expédie beaucoup à Paris.

Voici un aperçu des exportations, auxquelles le commerce d'Agde a pris, en 1838, une large part.

		1831 :				
15	bâtimens	espagnols,	chargés de	48,990	oranges...	51,990
1	»	français,	»	3,000	»	
		1834 :				
35	»	espagnols,	»	107,760	»	117,260
2	»	français,	»	9,500	»	
		1838 :				
34	»	espagnols,	»	129,060	»	250,460
20	»	français,	»	121,400	»	

La navigation à la vapeur est souvent préférée pour l'exportation des oranges et des soies à cause de sa rapidité.

Les morues sont l'objet d'un commerce considérable d'importation : voici le tableau des quantités importées à Valence, en 1838.

PAVILLONS.	NOMBRE des navires.	QUANTITÉS en quintaux.	VALEURS en francs.
Anglais...........	21	47,150	1,736,680
Français..........	5	4,348	68,570
Espagnols	20	6,534	240,750
TOTAUX.........	46	58,032	2,046,000

La cause de la supériorité des Anglais tient à ce qu'ils apportent directement la morue des lieux de pêche. Ils vont ensuite à Denia charger pour leur retour, des oranges et des laines.

La navigation de Valence présente, pour 1838, un total de 236 entrées et sorties, et un tonnage de 23,101 tonneaux; dans ce nombre, les bateaux à vapeur figurent pour 85 navires jaugeant 12,946 tonneaux. La part du pavillon français est de 79 navires, jaugeant 8,890 tonneaux, dont 37 jaugeant 7,186, à la vapeur. Celle du pavillon espagnol est de 98 navires, jaugeant 8,057 tonneaux, dont 48 jaugeant 5,760 tonneaux, à la vapeur. Le reste, consistant en 59 navires à voile de 6,154 tonneaux, appartient aux Anglais.

En 1841, le nombre des navires venus à Marseille directement de Valence, a été de 27, jaugeant 841 tonneaux ; de Denia, 6, jaugeant 219 tonneaux; de Cullera, 12, jaugeant 458 tonneaux, tous espagnols et chargés.

Murcie.

On y récolte environ 150,000 qx. de soude, année commune.

Les soies de Murcie sont plus estimées encore dans le commerce, que celles de Valence.

Carthagène est le principal port de cette Province. Il a reçu, en 1839, 228 navires, jaugeant 36,621 tonneaux; 150 venaient de France, 30 d'Angleterre, 11 de Sardaigne, 21 de Cuba, 16 de Porto-Ricco. Il y a eu 163 départs pour la France, 26 pour l'Angleterre, 11 pour la Sardaigne, 21 pour Cuba, 16 pour Porto-Ricco.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Carthagène et la France étaient au nombre de

75, jaugeant 9,826 tonneaux, à l'entrée.
86, jaugeant 17,041 tonneaux, à la sortie.

Le commerce de Carthagène s'est réparti ainsi qu'il suit pendant la même année :

PROVENANCES et DESTINATIONS.	IMPORTATIONS. à CARTHAGÈNE.	EXPORTATIONS de CARTHAGÈNE.
France	625,800 fr.	201,700 fr.
Angleterre	176,900 »	104,400 »
Sardaigne	33,300 »	72,700 »
Cuba	1,510,800 »	»
Porto-Ricco	452,600 »	»
Totaux	2,799,400 »	378,800 »

Principaux articles importés de France à Carthagène :

Tissus de soie	Fr. 110,500
» de chanvre ou lin (toiles)	76,300
» de laine	16,000
Epiceries	143,000
Fer et acier	93,400
Quincaillerie	81,000
Droguerie	32,800
Morue	17,000
Mercerie	15,400

EXPORTATION POUR FRANCE.

Sparterie	Fr. 160,000
Soude	15,000
Grains-orge	10,000
Vins	3,700

En 1841, le nombre des navires venus de Carthagène à Marseille a été de 17, jaugeant 1,506 tonneaux, dont 2 sur lest, trois seulement étaient sous pavillon espagnol, un sous pavillon français.

Nouvelle-Castille.

Madrid, capitale du royaume, indépendamment de toutes les industries que renferment les grandes villes, telles que chapelle-

ries, tanneries, passementeries, chaudronneries, etc., possède encore des fabriques royales de papier peint, de porcelaine façon de Sèvres, de tapis façon de Gobelins.

On compte à Tolède au moins 150 fabriques d'étoffes de soie, d'or et d'argent, pour ornemens d'église et particulièrement des mouchoirs de soie, plus une manufacture d'armes blanches. On y fabrique des draps ainsi qu'à Brihuega et Guadalajara.

Talavera-de-la-Reyna renferme aussi des tissus mélangés d'or et d'argent, et une grande fabrique de tissus de soie. On y fait aussi un grand commerce de faïence.

Andalousie.

Cette province possède des mines très riches. Elle fournit d'énormes quantités de plomb à l'Angleterre, au Havre et à Marseille; elle envoie à cette dernière ville d'assez fortes quantités d'alquifoux employées par la Suisse, et par les fabriques de poterie du département du Var et de divers autres départemens. La liberté qu'ont tous les particnliers d'exploiter ces mines abondantes dont les filons se trouvent presque à la surface du sol, en a multiplié la production.

Marseille reçoit de l'Andalousie du cuivre brut mal épuré. Ces métaux sont généralement embarqués à Adra et Almérie.

Séville, indépendamment de sa fonderie royale pour l'artillerie, de sa fabrique d'armes à feu, et de ses manufactures de tabac et de savon, possède des fabriques d'étoffe, mouchoirs, rubans et passementerie de soie, de galons d'or et d'argent et de soie pour livrée, des fabriques de toiles à voiles, de papier blanc et de teinture, de draps, bayettes, etc.; de pierres à fusil, de tanneries, de mégisseries. Enfin, Séville et son territoire font valoir 73 manufactures de porcelaine, faïence, poterie, verres et cristaux.

San-Lucar-de-Barrameda a également des filatures de coton, des fabriques de mousseline, velours et toiles de coton, des tanneries et des chapelleries.

Valls occupe 128 métiers à fabriquer des rubans, ceintures et jarretières, et cinq tanneries en grand.

Cadix, un des ports les plus sûrs et les plus vastes de l'Europe était autrefois le plus riche marché de l'Espagne. C'était le siége du commerce de l'Amérique. De là partaient les expéditions pour le nouveau monde. Là se faisaient tous les retours. La France ex-

pédiait alors d'immenses quantités d'articles à Cadix d'où on les envoyait aux Colonies.

Aujourd'hui, Cadix ne conserve que le souvenir de son ancienne splendeur. Le dernier coup lui a été porté par le décret du 18 septembre 1831, qui supprime la franchise de sont port.

En 1839, il y est entré 784 navires, jaugeant 116,720 tonneaux, 87 venaient de France, dont 56 à vapeur. Les importations se sont élevées à 27,160,800 fr., dont 2,870,900 fr. de France, 7,754,400 francs d'Angleterre ; les exportations, à 45,583,500 fr., dont 31,523,500 fr. pour l'Angleterre, et 500,000 fr. pour la France.

Principaux articles importés de France à Cadix en 1839 :

Tissus de soie.............	Fr.	840,000
» de lin et de chanvre...		662,000
» de laine.............		604,000
» de coton.............		111,000
Mercerie.................		118,000
Droguerie................		84,400
Quincaillerie............		65,500
Bijouterie...............		59,000
Cristaux.................		27,500
Parfumerie...............		24,000

EXPORTATIONS DE CADIX POUR FRANCE EN 1839 :

Sucre brut...............	Fr.	162,200
Cochenille...............		137,700
Vin de liqueur...........		80,600
Indigo...................		40,300
Plomb....................		21,800
Quinquina................		14,400

En 1841, le nombre des navires à voile et à vapeur venus de Cadix à Marseille a été de 53 français jaugeant 5,298 tonneaux, 17 espagnols, jaugeant 2,544 tonneaux, 6 tiers pavillon jaugeant 921 tonneaux, tous chargés.

Cadix s'efforce de se procurer d'autres ressources que celle du commerce maritime auquel elle dut autrefois toute sa richesse.

La junte de commerce de Cadix (1830) a tenté de naturaliser dans la province l'éducation de la cochenille et la culture du riz. Quelques succès ont répondu à ces entreprises.

Une société d'actionnaires s'est formée à Cordoue en 1840 sous le titre d'entreprise de *Scala Cœli*, pour la navigation du Guadalquivir, depuis Séville jusqu'à Cordoue. Le marquis de Guadalcaza l'un des plus riches propriétaires de l'Andalousie, est le trésorier de la société.

Manche.

Almaden possède une mine de mercure, l'une des plus abondantes et des plus anciennement exploitées. Ses revenus servent de gage aux avances faites au gouvernement espagnol par la maison Rotschild qui en retire d'immenses profits.

Royaume de Grenade

Grenade récolte une des plus belles et des meilleures soies de l'Europe qu'elle convertit en étoffes, mouchoirs, rubans et bonneteries. Elle renferme des manufactures royales de poudre et de salpêtre. On y fait du cuir à l'anglaise, des draps fins, des étamines, des serges et autres lainages, et un commerce considérable en vins, huile, lin et chanvre. Les plantations d'oliviers s'y multiplient depuis deux à trois ans (1840).

Malaga, outre ses riches produits en vins, fruits secs, sumac, céréales, safranum, plomb, etc., exporte de grandes quantités d'huiles très estimées pour la fabrication des draps. La valeur totale de ses exportations en 1839, a été de 21,190,000 fr., dont 7,821,000 fr. pour France; celle de ses importations, de 7,500,000 fr., dont 2 millions de France (1).

Voici quelle a été la valeur des principaux articles exportés de Malaga en 1833, et en 1839.

1833.

Huile.....	F. 5,383,900,	dont	3,373,900	pour France.
Plomb....	4,806,600	»	3,646,600	»
Fruits....	4,068,900	»	264,600	»
Vins......	3,488,100	»	128,100	»
Savon.....	930,000	»	»	»
Cuivre....	165,400	»	115,400	»

(1) Les importations, d'Angleterre ont été de 745,000 fr. Les exportations de 2,685,000 francs.

1839.

Huile.....	F. 1,885,000	dont	1,146,000 (1)	pour France.
Plomb....	9,110,000	»	6,190,000 (2)	»
Fruits....	4,880,000	»	350,000	»
Vins	3,019,000	»	1,200,000	pour les État-Unis.
Savon	1,840,000	»	1,480.000	p. les colon. Esp.

Les principaux articles importés de France à Malaga, en 1833 et 1339, ont été :

	1833.	1839.
Numéraire (or et argent)......	F. 2,394,000	900,000
Tissus de laine................	100,000	300,000
» de chanvre et de lin.....	50,000	150,000
» de soie................	50,000	400,000
Quincaillerie..................	80,000	140,000
Verrerie......................	40,000	—

Le nombre des navires entrés, en 1833, dans le port de Malaga, a été de 687, en 1839, de 669 dont :

1833.	1839.	
220	152	venus de France ou de l'Algérie.
126	103	» d'Angleterre.
77	96	» des États-Unis.
70	97	» de Gibraltar.
43	3	» de Sardaigne.
31	30	» du Danemarck.
25	14	» de Suède et Norwège.
19	13	» des villes anséatiques
41	99	» d'autres contrées.
25	62	» des Colonies (Cuba et Porto-Ricco).
687	669	jaugeant 73,545 tonneaux.

Parmi les navires venus de France en 1839, 86, jaugeant 8,591 tonneaux, avaient le pavillon français. En 1841, 14 navires jaugeant 715 tonneaux, sont venus directement de Malaga à Marseille.

On fabrique à Malaga et dans ses environs des velours, satins, taffetas et draps de soie. Elle possède des usines à papier, des

(1) Cet article n'a figuré dans le commerce de 1838, que pour 26,000 fr.
(2) 16,420,000 kil.

tanneries, des fabriques de lainages, des raffineries de sucre et des savonneries.

Plusieurs autres genres d'industries sont disséminés en différens lieux.

Villanueva fabrique des dentelles et des blondes noires et blanches. Villa a des manufactures de mousselines et d'étoffes de coton et de fil.

Almagro renferme une fabrique royale de blondes. Albacetti emploie sa population ouvrière à une fabrication considérable de coutelleries de toute sorte et à une manufacture d'armes blanches.

On fait à Ognalt des clous et autres objets de ce genre.

Iles Baléares.

Les îles Baléares ont un mouvement commercial, qui a été en 1839, de 982,500 fr. aux importations, et de 1,312,700 fr. aux exportations, auquel Marseille prend la plus large part. Les provenances de France se sont élevées à 742,000 fr.; les expéditions pour France, à 995,000 fr., dont 200,000 fr. pour l'Algérie. L'Angleterre ne figure que pour 53,000 fr. aux importations et 29,200 fr. aux exportations.

Le nombre des navires entrés a été de 258, jaugeant 11,939 tx., 188 venaient de France, 38 de l'Algérie. Il en est sorti 295, jaugeant 12,351 tx., 197 sont partis pour France, 60 pour l'Algérie.

Importations de France aux îles Baléares en 1839.

Numéraire	302,000	fr.
Bois de construction	137,000	»
Tissus de laine	45,000	»
Tissus du fil	15,000	»
Produits manufacturés	53,800	»
Quincaillerie et mercerie	49,900	»
Fer et acier	24,500	»
Chanvre et lin	19,500	»
Poisson salé	15,600	»

Exportations des îles Baléares pour France en 1839.

Amandes	425,000	fr.
Oranges	298,500	»
Fruits secs	17,500	»
Eau-de-vie	29.300	»
Vins	5,600	»

Les îles Baléares font aux possessions française d'Afrique des envois dont l'importance s'élève chaque année. De 1838 à 1839, ils se sont accrus de 96,000 fr., soit de près de moitié. Ils ont principalement consisté en *vins, fruits* et autres articles d'alimentation.

Les valeurs ci-dessus ne représentent pas la totalité du commerce des îles Baléares où la contrebande est fort active à cause de l'élévation des droits de douane.

Ces îles ont envoyé, en 1839, à Marseille des amandes, à Cette et Agde des oranges pour des valeurs importantes.

Aux îles Baléares, comme dans les autres parties de l'Espagne, les autorités locales s'arrogent la faculté de grever le commerce et la navigation de taxes onéreuses. Les navires étrangers qui relâchent dans les ports de ces îles, quelle que soit leur patente, si elle n'est pas munie du visa d'un consul espagnol, sont soumis à des droits sanitaires très élevés, bien qu'ils ne s'y livrent à aucune opération de commerce et qu'ils viennent de pays non suspects.

En 1841, un seul navire, de 50 tx., est venu à Marseille de Mayorque, 7, jaugeant 442 tx. de Palma, 42, jaugeant 1,294 tx. de Soller, 4, jaugeant 129 tx. de Mahon, tous espagnols et chargés.

Le rapide coup-d'œil que nous venons de jeter sur diverses parties de l'Espagne indique assez à quel haut point de richesse et de prospérité ce pays est appelé, si, mettant un terme à ses dissentions intestines, il laisse se développer les germes féconds que porte en elle la monarchie constitutionnelle, ce fruit d'une civilisation avancée, le moins imparfait de tous les gouvernemens, le seul qui puisse garantir protection à tous les droits, paix et stabilité au travail, récompense aux services utiles, illustration au talent et au patriotisme.

Monnaies poids et mesures.

Les évaluations monétaires se font général en Espagne, en réaux de vellon (billon), qui se subdivisent en 34 maravédis.

Les paiemens se font en piastres fortes (*peso duro*) monnaie effective en argent, comptée pour 20 réaux de vellon ou en quadruples (*doblon* ou *onza*), monnaie effctive en or, comptée pour 320 réaux de vellon. La valeur intrinsèque de ces monnaies peut se déterminer comme il suit :

Le quadruple, 83 fr. 77 c. — la piastre, 5 fr. 30 c. 1|2. — le réal, 26·8 c.— Il y a en outre la *livre catalane* qui vaut de 2.80 à 2.90 c. (1)

La mesure de longueur usitée pour les étoffes est la *vara* de Castille, égale à 84.796 centimètres. La *cana* de Barcelonne équivaut à un peu plus de 53 centimètres.

La mesure de capacité pour les céréales se nomme *cahiz*, divisée en 12 *fanegas*. La *fanega* de Castille égale 57.148 litres. A Barcelonne on emploie la *quartera*, égale à 68 litres.

Le *cantaro* de Castille avec lequel se mesurent les vins est aussi appelé *arroba mayor*, égal à 15.987 litres.

L'*arroba menor*, servant aux huiles, n'équivaut qu'à 12.298 litres. Elle pèse 11 1|2 kil.

Le poids de commerce, la *livre* de Castille, dont 150 font le quintal *macho* de 6 *arrobas*, tandis qu'on n'en compte que 100 pour le quintal ordinaire de 4 *arrobas*, se divise en 2 marcs. Le marc équivaut à 0,230,043 kil. 100 livres de Castille égalent 46.009 kilogrammes.

§ II.

Rapports de Marseille avec l'Espagne.

Les liens commerciaux qui unissent Marseille à l'Espagne sont une conséquence de la position de notre ville aux confins de la France avec la mission, pour ainsi dire, de répandre chez les peuples étrangers les bienfaits de la civilisation et les produits de l'industrie nationale.

Ces relations remontent à la plus haute antiquité. Les premiers navigateurs marseillais fréquentaient, comme les Phéniciens, les rivages Ibériques qui étaient le Mexique et le Pérou des anciens. Ils en exportaient l'or et l'argent des mines des Pyrénées dont l'empla-

(1) Les lettres-de-change sur l'Espagne se fournissent en une monnaie fictive, appelée *pistole* (*doblon de cambio*) subdivisée en huit réaux de *plata*. Le cours est de 15 à 16 francs.

cement est aujourd'hui ignoré, et les riches produits que recherchait le luxe de l'Orient. Ils y fondèrent la colonie d'Empurias près du golfe de Roses.

L'Espagne a toujours offert un débouché avantageux aux exportations de France. Ces exportations, d'après Arnould, s'élevaient à la fin du règne de Louis XIV à 20 millions.

En 1788, elles se composaient ainsi qu'il suit :

11,000,000	livres	substances animales et végétales.
1,500,000	»	vins et eaux-de-vie.
5,200,000	»	matières brutes et bêtes de sommes.
26,500,000	»	objets manufacturés.
44,200,000	livres. (1)	

(1) D'après Chaptal le chiffre de nos exportations, en 1788, aurait été beaucoup plus considérable (75 millions de livres). Quant aux importations, il les évalue à 45 millions en marchandises, et à 50 millions en numéraire. Elles consistaient surtout en productions du sol et des colonies de l'Espagne ; laines de mérinos, soude d'Alicante et de Carthagène, eaux-de-vie et vin. La cochenille du Mexique et les peaux de Buenos-Ayres, étaient les principaux produits d'Amérique que nous recevions d'Espagne. La laine de mérinos était un objet de 7 à 8 millions. Les soudes d'Alicante et de Carthagène formaient une valeur de 2 à 3 millions. Nous achetions alors les eaux-de-vie de la Catalogne pour les mettre au titre du commerce et les expédier dans le Nord, mais les distillateurs espagnols, adoptant nos procédés, mirent, peu après, un terme à ce commerce.

En 1832, la valeur des exportations de la France pour l'Espagne (y compris les îles Canaries) a été de 41,364,057 francs, dont 9,979,953 francs en produits naturels, 30,166,804 francs en objets manufacturés, 1,217,300 francs en numéraire.

En 1840, les exportations se sont élevées à 117,844,773 fr., dont 20,767,913 francs en produits naturels, 83,911,228 fr. en objets manufacturés, 13,165,632 en numéraire. Dans ces sommes les marchandises françaises figurent pour 79,563,024 francs, savoir : 13,557,449 fr., produits naturels ; 66,005,575 francs, objets manufacturés.

Sur 104,679,141 francs de marchandises exportées, il y en a eu 63,512,253 francs, dont la sortie a eu lieu par terre.

Pendant la même année, les importations d'Espagne en France ont été de 45,221,419 francs, dont 31,845,837 francs en matières nécessaires à l'industrie, 6,782,919 francs en objets de consommation naturels, 4,036,005 francs en produits fabriqués.

La valeur des marchandises entrées par terre, a été de 8,960,296 francs, dont la moitié consistait en laines, et le quart en liége et bois communs, le reste en céréales, chevaux et mulets, fils de chanvre, peaux brutes, etc.

De 1832 à 1840, les exportations de France pour l'Espagne ont presque triplé. C'est sur nos tissus principalement qu'a porté cet accroissement. Ceux de

Marseille figurait dans les exportations de France pour 6,290,000 livres (valeur moyenne de 1783 à 1792), savoir :

Sucre	800,000	liv.
Blés et autres grains.	840,000	»
Vins	160,000	»
Morues	100,000	»
Draperie	250,000	»
Bonneterie.............	150,000	»
Laine de mouton........	400,000	»
Chapeaux	2,150,000	»
Toiles	300,000	»
Dorures...............	340,000	»
Étoffes de Lyon........	400,000	»
Quincaillerie	400,000	»
TOTAL........	6,290,000	liv.

Les importations à Marseille s'élevaient à 3,530,000 livres, et consistaient dans les objets suivans :

Vins de liqueur.........	50,000	liv.
Epiceries et drogueries..	250,000	»
Cochenille	1,200,000	»
Vermillon ou kermès....	580,000	»
Indigo Guatimala........	320,000	»
Soudes, etc............	180,000	»
Soies	100,000	»
Laines lavées...........	850,000	»
TOTAL.....	3,530,000	liv. (1)

Nos navires chargeaient à Tunis, en Candie, en Morée et dans divers ports de l'Archipel les blés qu'ils importaient en Espagne.

Aux objets que nous en exportions indiqués ci-dessus, il faut ajouter les métaux précieux des Indes qui servaient à payer la différence entre la valeur des importations et celle des exportations.

coton dont nous n'envoyions guère de 1830 à 1832, que pour 10 à 11 millions de francs, se sont élevés à 34 millions en 1840 (presque tout est sorti par terre). Nos tissus de soie et de laine ont également suivi une marche ascendante. Ceux de lin seuls sont stationnaires. Les fils de lin et les articles de mercerie ont éprouvé de notables améliorations.

(1) Registres des douanes de l'époque.

L'Espagne n'avait alors aucune relation avec le Levant. Elle recevait par l'intermédiaire de Marseille toutes les marchandises de ce pays, entr'autres des toiles bleues d'Alep et du Caire, des laines dont les Espagnols faisaient des mouchoirs, etc. (1)

Un mouvement de cabotage très actif avait lieu dans la Méditerranée entre les côtes d'Espagne et Marseille.

En 1760, 102 navires venus d'Espagne entrèrent dans notre port.

En 1781, 179.

En 1792, 350, jaugeant 56,000 tonneaux. Il en sortit pour cette destination 410, jaugeant 75,000 tonneaux.

Les guerres de la Révolution interrompirent nos relations avec l'Espagne. La difficulté de se procurer la soude nécessaire à nos fabriques de savon fit éprouver le besoin de remplacer ce produit, et la science trouva le moyen de faire de la soude en décomposant le sel marin par l'acide sulfurique.

De leur côté, les Espagnols, privés des produits de nos manufactures, s'efforcèrent d'y suppléer par leur propre industrie, et élevèrent de nombreuses fabriques, principalement en Catalogne.

Donc, de part et d'autre, le commerce se trouvait privé de ses principaux moyens d'échange.

D'un autre côté, le système toujours plus restrictif des douanes espagnoles, contribuait à diminuer nos rapports.

Le 22 août 1806, la chambre de commerce de Marseille écrivait : « Les entraves, les droits excessifs ont prodigieusement réduit le commerce que nous faisions avec l'Espagne... Il ne consiste presque plus qu'en blés et farines expédiés principalement pour la Catalogne. Il y a trois ans, qu'on y envoya d'assez fortes parties d'huile, parce que, la récolte en avait manqué à Mayorque et qu'elle avait été très mauvaise en Andalousie. A peu près à la même époque, on fit des expéditions importantes en coton, pour Barcelonne (2). »

Le commerce entre Marseille et l'Espagne, fut sans importance pendant le règne de Napoléon.

Depuis lors il a participé au mouvement progressif qui s'est manifesté dans toutes les relations commerciales de Marseille.

On vient de voir le mouvement de la navigation entre notre

(1) Savary. *Dictionnaire du commerce.*

(2) Registre des lettres écrites à Paris, n. 4.

port et ceux de l'Espagne dans le dernier siècle, voici ce qu'il a été depuis 1825. J'en déduis le commerce des colonies espagnoles dont je m'occuperai plus tard.

ANNÉES.	ENTRÉE à Marseille.	SORTIE de Marseille.
1825	611	445
1826	541	366
1827	701	441
1828	347	317
1829	280	294
1830	327	299
1831	528	310
1832	340	132
1833	597	332
1840	515	454
1841	541	480

Les navires entrés en 1833 jaugeaient 38,225 tonneaux.

Les 332 sortis, 29,542 tonneaux.

Voici quelques détails sur la navigation de Marseille et de la France avec l'Espagne en 1840.

NAVIRES CHARGÉS.

PAVILLON.	ENTRÉE				SORTIE			
	à Marseille.		en France.		de Marseille.		de France.	
	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage.
Français	185	18,774	598	49,631	45	7,757	220	21,785
Espagnol	255	14,952	644	28,700	229	19,638	692	34,336
Tiers	37	6,822	41	7,138	18	2,704	40	3,166
Total	477	40,548	1,283	85,469	292	30,099	952	59,287
NAVIRES SUR LEST.								
Français	4	502	27	1,214	75	5,119	231	17,664
Espagnol	18	626	335	7,815	60	2,840	212	4,474
Tiers	16	2,255	41	4,592	27	5,209	62	13,585
Totaux des navires chargés et sur lest	515	43,931	1,686	99,090	454	43,267	1,547	95,010

La part des principaux ports d'Espagne dans cette navigation est ainsi qu'il suit :

NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST.

PORTS ESPAGNOLS.	ENTRÉES à Marseille.		ENTRÉES en France.		SORTIES de Marseille.		SORTIES de France.	
	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux
Cadix.......	40	9,079	83	14,078	53	10,544	110	21,874
Barcelonne ..	50	5,919	97	12,616	136	13,182	219	21,436
Malaga	59	4,233	89	8,125	53	3,936	88	7,012
Adra	28	3,143	66	7,395	8	1,337	23	3,664
Séville.	49	3,245	84	6,108	30	2,129	49	3,601
St-Sébastien..	»	»	359	6,684	»	»	292	5,367
Almérie.....	24	2,574	55	5,570	6	582	14	1,510
Soller et Palma	43	1,501	155	5,097	45	2,196	83	2,344
Alicante.	39	1,968			22	1,342		
Carthagène. .	18	2,190			7	649		
Tarragone...	4	445	698	33,417	11	709	579	28,202
Valence.	24	745			26	1,110		
Iles Canaries.	4	328			3	264		
60 autres ports	133	8,561			54	5,287		

Divers services de bateaux à vapeur touchant aux principaux ports de la côte d'Espagne sont établis entre Marseille et Cadix. En voici le mouvement pour 1840.

	FRANÇAIS.		ESPAGNOLS.	
	NAVIRES.	TONNEAUX.	NAVIRES.	TONNEAUX.
Entrés à Marseille.....	32	6,714	23	5,116
Sortis de Marseille....	28	6,539	23	5,116

En 1832, la valeur des importations d'Espagne à Marseille a été de 15,936,242 fr., celle des exportations de 9,424,122 fr.

En 1839, les importations ont été de 14,358,629 fr., les exportations 31,623,818 fr.

Les importations tendent à décroître : Autrefois les producteurs espagnols faisaient vendre sur notre marché leurs denrées, leurs laines, leurs fruits, leurs huiles, etc. Aujourd'hui ces consignations ont presque cessé. La concurrence est telle parmi les négocians d'Europe, qu'au lieu d'attendre la marchandise, chacun l'achète ou la demande directement aux lieux de production.

Il en résulte un triple mal pour le commerce de Marseille : diminution d'importations, perte de ce qu'on lui allouait pour frais de commission ; puis, la concurrence dans l'achat et dans la vente, le force d'acheter plus cher et de vendre meilleur marché ; les maisons de commerce qui conservent des relations importantes avec l'Espagne, sont celles qui prennent une part d'intérêt dans les envois à Marseille, et même dans les expéditions qui se font de ce pays pour l'île de Cuba.

Quant aux exportations, en examinant le tableau ci-après, on verra que si l'on déduit du chiffre de 31 millions, le numéraire et les marchandises étrangères, il ne reste que 6 millions environ de produit français fournis par Marseille à l'Espagne.

Voici les principaux articles dont se sont composées les importations en 1832, 1833, 1839 et 1840.

L'huile d'olive y figure pour des sommes dont l'importance varie suivant les récoltes. Le tarif espagnol ne permet l'exportation de cette denrée, qu'autant qu'elle ne vaut pas plus de 36 réaux (1) par arrobe (2) (84 fr. 51 cent. les 100 kilog).

Importations d'Espagne à Marseille.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

		1832.	1833.	1839.	1840.
Peaux brutes........	q.m.	1,170	503	216	9
Laine en masse......	fr.	144,425	451,674	36,453	38,556
Soie grège écrue.....	q. m.	44	103	357	313
Bourre de soie en masse	»	5	33	14	4
Os de bétail.........	»	382	3,877	4,632	3,239

(1) Le réal égale 0 fr. 27 centimes.
(2) L'Arrobe égale 11 kil. 50.

	1832.	1833.	1839.	1840.
Cornes de bétail..... q. m.	379	390	176	81
Citrons et oranges.... »	11,916	19,067	20,420	22,913
Fruits de table secs.. »	5,910	4,600	1,528	4,326
Amandes............ »	807	7,058	4,802	1,184
Anis vert............ »	73	177	—	—
Sucre terré.......... »	4,689	102	3,240	1,949
Cacao .... »	63	165	66	—
Café................ »	2,426	561	3,720	4,560
Suc de réglisse....... »	167	138	7	—
Huile d'olive comestib »	603	1,585	18,508	78,931
Huile pour fabrique.. »	15,274	115,832		
Racine de réglisse.... »	3,597	4,623	2,756	4,328
Liége ouvré, bouchons »	4,767	3,938	2,380	2,586
Sparte brut (1)....... »	14,507	6,617	6,389	12,376
Safran.............. »	99	359	91	25
Carthame!........... »	1,769	1,822	474	276
Cuivre en masse, brisé »	3,948	2,610	192	191
Alquifoux........... »	12,137	8,017	11,538	12,260
Plomb brut.......... »	58,972	54,888	66,565	56,645
Mercure natif........ »	85	41	1	16
Soude............... »	4,341	2,835	7,279	19,978
Cochenille .. .. kil.	12,957	—	19	23
Vin ordin. en futaille. hect.	1,493	10,883	205	91
Vin de liqueur...... »	592	669	953	1,360
Eau-de-vie de vin... »	1,235	14,979	9,388	347
Cordages et nattes de sparterie........... q. m.	12,642	10,259	13,801	11,034
Or brut.............. kil.	1	14	5	3
Argent brut......... »	195	245	868	375
Argent monnayé..... »	402	335	2,301	3,925
Or monnayé .... »		13	—	—

Principaux articles exportés de Marseille pour l'Espagne.

		1832.	1833.	1839.	1840.
Peaux de lièvre et lapin q.m.	»	95	69	1	7
Poils de chameau.....	»	17	4	22	52
» pour la chapellerie	»	24	54	2	19
Plumes à écrire......	»	14	19	32	27
Fromage	»	591	983	1,005	1,466
Poissons salés, morues.	»	1,759	1,733	5,305	2,125

(1) Les spartes bruts et ouvrés viendraient à Marseille en plus grandes quantités si un droit d'octroi de près de 10 o/o de la valeur ne les repoussait vers Cette qui, maintenant, en approvisionne le Languedoc.

		1832.	1833.	1839.	1840.
Grains de froment....	hect.	2,730	—	2,838	160
Canelle.............	q.m.	43	47	100	87
Clous de girofle	»	572	449	933	514
Poivre et piment.....	»	1,202	4,182	1,789	2,222
Gommes pures exotiq	»	269	408	670	776
Brai gras et goudron.	»	402	1,404	2,226	1,878
Bois de teinture en bûches...........	»	1,529	267	1,232	555
Chanvre tillé, étoupes	»	700	—	407	1,265
Lin peigné	»	105	211	303	122
Coton.............	»	1,760	598	1,872	2,833
Garance moulue.....	»	83	89	89	32
Sumac	»	275	324	692	580
Noix de galles	»	229	254	284	242
Soufre épuré........	»	129	—	65	1
Houille	»	93	823	16,711	9,251
Fer en barres......	»	6,424	130	775	447
Tôle	»	56	184	425	427
Fer-b'anc...........	»	111	105	391	170
Fil de fer..........	»	852	897	1,221	1,562
Acier forgé.........	»	984	712	1,647	1,796
Etain brut..........	»	178	129	230	343
Zinc coulé en plaques	»	48	54	—	41
Zinc laminé.........	»	20	31	43	38
Potasse	»	169	278	28	302
Soude	»	95	127	776	564
Sulfate de fer......	»	949	1,583	11	4
Sulfate de cuivre...	»	275	234	—	7
Crême de tartre.....	»	64	83	21	268
Parfumeries	»	122	193	211	329
Savon.....	»	107	15	2,048	155
Chandelles	»	46	5	609	989
Sucre raffiné	»	135	15	213	42
Porcelaine..........	»	45	50	79	73
Cristaux............	»	27	33	168	361
Verrerie de toute sorte	»	3,420	2,834	1,051	1,060
Grains de verre percés	»	50	25	135	58
Fil de chanvre, de lin	»	98	482	750	716
Toiles de lin unies écr.	»	172	307	3473,(1)	3,218
» blanches et mouch.	»	324	2,784		
» teintes et imprimées	»	53	405		

(1) Dont 121 seulement des fabriques françaises.

	1832.	1833.	1839.	1840.
Toiles à matelas......q. m.	17	167	231	133
» croisées, coutil... »	78	137	216	264
Draps et casimirs...... »	59	181	465,060 f.	f. 1,544,446
Autres tissus de laine.. »	105	114	1,340,911 f.	
Schalls, mouch. en laine »	14	24	238,524 f.	
Etoffes de laine mêlée de coton............ »	17	33	284,735 fr.	(1)f. 367,832
Etoffes de soie pure unie »	84	85	871,572 fr.	f. 874,680
Etoffes de soie mêlées de coton et de laine. fr.	—	2,083	137,120	122,640
Dentelles dites blondes. »	12,400	7,000	6,790	8,020
Rubans de pure soie.. q.m.	9	10	27	30
Tissus de coton écrus bl. »	29	41	175	216
» teints et imprimés. »	28	19		
» schalls et mouch. cot. »	5	7		
Passementerie coton... »	13	1		
Etoffes de coton mêlées » de fil................ »	8	40	42	51
Carton lustré à presser les draps........... »	15	25	10	12
Papier blanc.......... »	13	7	55	168
Papier peint en rouleaux »	8	2	4	2
Livres en langues étrangères.............. »	5	4	8	4
Livres en langue franç. »	17	47	19	27
Peaux prépar., tannées et corroyées........ »	261	12	70	15
Peaux marroquinées et vernissées.......... »	11	—	4	12
Machines et mécaniques fr.	78,298	213,050	249,144	552,746
Coutellerie ....q.m.	127	116	174	245
Mercerie...... .....q. m.	646	769	150	1,208
Meubles ... . fr.	5,658	7,850	4,789	6,835
Monnaie d'or......... kil.	157	206	468	194
Monnaies d'argent..... »	3,041	59,198	43,451	41,419
Argent brut en lingots »	—	126	50	—

Voici deux tableaux qui montreront dans quelle proportion Marseille participe au commerce de la France avec l'Espagne. On sait qu'une grande partie des échanges entre la France et l'Espagne se fait par terre.

(1) Dont 357,356 fr. des fabriques françaises, avec prime.

VALEUR DES EXPORTATIONS EN ESPAGNE EN 1839.

DÉSIGNATION des MARCHANDISES.	COMMERCE GÉNÉRAL de MARSEILLE.	COMMERCE GÉNÉRAL de FRANCE.	COMMERCE SPÉCIAL de MARSEILLE.	COMMERCE SPÉCIAL de FRANCE.
	FRANCS	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
Tissus de coton......	363,827	23,409,457	158,443	22,540,723
Tissus de lin ou de chanvre.........	7,276,592	14,554,536	285,735	2,918,105
Tissus de laine.......	2,361,257	7,346,499	1,389,566	6,104,103
Tissus de soie........	1,508,224	7,302,396	1,099,028	6,307,200
Mules et mulets......	—	3,637,200	—	3,637,642
Merceries............	862,132	2,970,990	557,726	2,171,500
Bestiaux.............	—	1,472,015	—	1,472,015
Fils de lin ou de chanvre	595,983	1,014,731	157,230	541,831
Papiers et gravures...	635,843	997,741	204,472	203,897
Cacao...............	3,524	898,576	—	—
Poterie, verres et cristaux............	176,370	816,692	176,370	540,711
Bois communs......	320,683	694,361	83,276	426,717
Fer et acier..........	510,452	659,868	252,207	262 911
Viandes salées.......	90,690	649,497	6,527	385,281
Girofle..............	419,081	645,142	—	—
Céréales (farine)......	62,454	2,891,192	102	2,754,686
Ouvrages en métaux..	195,890	550,593	142,038	480,075
Machines et mécaniques	249,144	538,402	202,397	483,683
Coutellerie..........	208,428	498,312	54,424	294,780
Vins................	34,071	486,661	33,965	471,644
Lin et chanvre.......	93,185	469,564	2,677	307,477
Peaux brutes.........	378,174	454,918	8,446	8,446
Peaux ouvrées	140,270	441,664	49,598	441,536
Effets à usage.......	22,580	435,960	16,883	341,680
Sucre brut étranger ..	57	387,015	10	10
Huiles volatiles.......	326,600	341,600	222,000	236,200
Légumes secs et pommes de terre.......	53,741	326,589	124	238,073
Peaux préparées.....	7,910	316,846	7,910	313,711
Cannelle............	59,802	293,778	—	—
Poivre et piment.....	250,524	293,097	106	106
Céréales (grains).....	56,568	2,891,192	—	549,775
Parfumerie..........	154,117	286,546	151,482	282,547
Fils de laine.........	156,306	265,028	33,066	139,192
Gibier et volailles	—	232,450	—	232,450
Instruments aratoires, limes, etc.........	965,632	210,409	5,854	5,854
Morues..............	100,283	209,952	—	79,809
Articles divers de l'industrie parisienne..	14,954	208,760	14,954	208,760
Plaqués	74,460	207,170	35,560	165,760
Horlogerie..........	60,649	203,094	27,190	123,967
Tableterie et bimbloterie	17,771	198,588	13,365	112,907
Tabac fabriqué	4,390	169,350	—	146,163
Or battu, tiré, laminé	30,300	151,830	30,300	124,530
Riz	10,268	146,246	96	96
Bijouterie d'or et d'argent.............	35,794	133,511	13,840	109,875
Modes.............	14,954	121,302	14,954	121,072
Fruits de table à distiller	68,447	116,501	55,224	116,501
Vessies de cerf et autres	—	104,286	—	104,286
Eau-de-vie de vin	3,507	100,738	2,979	100,210
Gommes exotiques ...	93,853	97,709	3,101	3,101
Savons.	123,103	123,103	123,10	123,103
Autres articles.......	2,247,972	5,598,139	1,135,718	3,413,213
Numéraire..........	10,195,604	16,831,500	10,195,604	16,831,500
Totaux......	31,623,818	99,487,586	16,968,650	74,379,710

VALEUR DES IMPORTATIONS D'ESPAGNE EN 1839.

DÉSIGNATION des MARCHANDISES.	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	à MARSEILLE.	en FRANCE.	à MARSEILLE.	en FRANCE.
	FR.	FR.	FR.	FR.
Laines en masse	36,453	8,055,214	31,812	7,128,073
Plomb, métal brut	2,995,404	7,057,300	1,596,792	6,163,628
Fruits de table	1,011,872	2,851,480	91,623	2,804,761
Liége ouvré	238,066	2,787,489	28,232	963,624
Huile d'olive	1,480,631	2,625,116	1,576,538	2,607,086
Nattes ou tresses de paille	1,372,375	1,733,580	201,618	1,681,781
Soies et bourre	1,523,324	1,584,959	1,328,268	1,874,947
Sparte brut	638,900	705,560	738,223	804,841
Tabacs en feuilles	371,926	656,855	—	—
Peaux brutes	74,056	626,207	87,882	571,354
Vins de liqueurs	570,395	594,714	1,677	367,358
Safran	4,548	585,450	741	741
Cochenille	561,161	561,210	168,100	168,160
Plomb (minérai)	519,195	520,077	424,466	428,213
Eau-de-vie de vin	375,536	510,397	526	526
Fruits oléagineux	410,500	416,949	20,102	24,199
Bois à construire	—	396,740	—	—
Café	316,198	318,695	7,040	7,040
Sucre	277,477	307,375	15,526	15,526
Chevaux, mules et mulets	—	298,500	—	298,500
Fer étiré en barres	33	236,124	542	542
Racines de réglisse	124,025	198,243	70,542	100,070
Cendres et regrets d'orfévre	187,980	187,980	187,980	187,980
Froment (grains)	—	175,369	—	108,674
Indigo	61,340	140,184	1,180	35,794
Jus de réglisse	124,025	136,808	70,542	21,096
Écorce de quinquina	1,186	127,944	133	20,744
Charbons de bois	—	117,644	—	117,644
Objets de collection	26,362	113,389	22,248	108,045
Peaux tannées et corroyées	108,146	110,925	—	—
Soudes	109,190	109,190	78,624	80,985
Cordages autres que de chanvre	70,655	99,517	—	79,853
Tabac-cigares	78,189	78,358	—	—
Librairie	30,228	66,353	56,722	85,428
Os et cornes de bétail	15,782	55,599	15,782	54,602
Bestiaux	148	54,444	120	54,444
Autres articles	794,452	2,149,976	35,787	1,107,092
Numéraire	649,070	2,539,714	649,070	2,539,714
Totaux	14,358,629	39,891,628	7,508,440	31,079,976

Un traité d'alliance et de commerce entre l'Espagne et ses anciennes colonies de l'Amérique, accroîtrait nos échanges avec ce royaume. Nul doute que si les vieilles relations étaient rétablies, l'Espagne, par la puissance des habitudes, par la similitude du langage, aurait de grands avantages sur les autres peuples de l'Europe; et ses navires, jadis employés à ce commerce, viendraient de nouveau acheter à Marseille, un grand nombre d'articles d'exportations qui sont aujourd'hui fournis à l'Amérique espagnole par les Anglais (1834).

Mais il est nécessaire, avant tout, que nos rapports avec l'Espagne ne soient pas entravés par des mesures arbitraires et funestes, telles que l'ordonnance du 13 juillet 1830 (1).

Cette ordonnance déclare que tout navire espagnol qui aura pris son chargement à Marseille, Bayonne ou Bordeaux, sera privé, pour l'importation en Espagne, du privilége accordé au pavillon national.

Ce privilége consiste dans une réduction notable sur le montant des droits d'entrée.

La surtaxe à payer, pour les navires qui ne jouissent pas du privilége national, est si considérable, que sur un grand nombre d'articles, elle excède la valeur de la marchandise prise à Marseille.

L'effet de cette ordonnance, dont on ne peut deviner le motif, a été de rendre impossible les exportations directes de la France pour l'Espagne, par les trois ports indiqués ci-dessus.

Nous n'expédions nos marchandises en Espagne que par des voies indirectes (2).

Et ce qui aggrave encore davantage l'hostilité du gouvernement espagnol envers nous, c'est que le privilége du pavillon national a été aboli pour les provenances de Marseille, Bordeaux et Bayonne, non seulement pour les marchandises qui y sont prises dans les entrepôts, mais encore sur tous les produits français manuturés ou autres.

(1) Cette ordonnance, dont la France avait obtenu la révocation en décembre 1834, a été remise en vigueur en 1841, bien que la commission qui en a demandé le rétablissement ait reconnu elle-même que ce procédé est entaché d'ingratitude et de dureté envers la France. *(Ingrato et duro)*.

(2) C'est ce qui explique pourquoi dans les tableaux de la navigation entre Marseille et l'Espagne, le nombre des navires sortis pour cette destination est dans certaines années, si inférieur à celui des navires entrés.

De sorte que les marchandises françaises chargées à Gênes ou à Livourne, sur navire espagnol, jouissent d'une réduction de droits qu'elles n'obtiennent pas, prises dans le lieu de leur origine.

Cela est contraire à tous les principes.

Cette mesure, d'ailleurs, ne peut avoir de résultats heureux pour l'Espagne ; elle en a de funestes pour Marseille.

Les navires espagnols n'allaient point en Angleterre, ni en Levant, ni dans l'Italie orientale, chercher les produits de ces contrées, ils venaient les charger à Marseille, parce que là se trouve un dépôt de toutes les marchandises du monde.

Aujourd'hui, Gênes et Livourne qui possèdent aussi un entrepôt d'articles étrangers, s'enrichissent des bénéfices enlevés à Marseille.

Le gouvernement français, instruit de cet état de choses, s'empressera sans doute d'y mettre un terme et de prendre les mesures que lui prescrivent la dignité et l'intérêt du pays.

Le ministre espagnol, qui a rendu l'ordonnance, objet de justes plaintes, n'en a pas calculé toutes les conséquences. Exclure trois villes de France de la loi commune, est un acte d'hostilité incompatible avec les relations de bon voisinage.

C'est une guerre ouverte, déclarée aux intérêts commerciaux, sur laquelle il est nécessaire d'avoir une explication décisive.

Le gouvernement du roi en reconnaîtra l'urgence.

Il ne tardera sans doute pas à obtenir le redressement de cette injustice, car elle est en opposition manifeste avec les traités qui lient les deux puissances.

Ces actes stipulent que la France sera traitée par l'Espagne sur le pied de la nation la plus favorisée. Et cependant la France est l'objet d'une mesure rigoureuse, dont l'Angleterre et l'Italie sont exemptes.

Espérons que cette inconcevable exclusion cessera de peser sur les principaux ports de France. Cela est nécessaire aux intérêts des deux royaumes. Cela est indispensable aussi pour qu'on puisse donner quelque activité à la navigation à la vapeur qui va être établie entre Marseille et l'Espagne. Ce puissant moyen de communication, destiné à opérer une heureuse révolution sur les côtes de la Méditerranée, ne sera sans doute pas rendu stérile par le gouvernement espagnol. (1834).

Il est également à désirer que ce gouvernement adoucisse la sévérité de ses tarifs. Son intérêt le lui prescrit. La contrebande

cesserait de frustrer son trésor de sommes énormes, si elle n'était provoquée par des droits trop élevés.

Malheureusement, l'Espagne s'éloigne chaque jour davantage de cette voie. Elle semble prendre à tâche de repousser le commerce étranger et surtout celui de la France.

Au mépris des traités, elle refuse à notre pavillon le traitement que nous accordons au sien dans nos ports. Le cabotage accordé à nos navires par des conventions solennelles leur est enlevé par l'établissement de droits de navigation presque prohibitifs. Les droits généraux se compliquent chaque jour de taxes locales ; à Barcelone et à Tarragone, nos navires sont tenus de payer 2 f. 20 c. par tonneau. Depuis 1839, nos bateaux à vapeur étaient affranchis de cet impôt, mais en juillet 1841, ils y ont été soumis de nouveau ; et de plus, chose inouïe ! on a exigé d'eux le remboursement intégral des sommes qu'aurait produites ce droit pendant tout le temps qu'à duré l'immunité.

Cette prétention d'une odieuse rétroactivité, aggrave la violation des traités qui lient les deux pays et que la France a toujours religieusement éxécutés.

Le nouveau tarif mis en vigueur en 1841, semble dirigé contre la France au profit de l'Angleterre, dont on n'ose encore admettre ouvertement les produits manufacturés, mais, dont on favorise l'importation exclusive par tous les moyens. L'aggravation des droits, porte principalement sur les provenances françaises. Les surtaxes établies sur les marchandises importées dans les colonies espagnoles par navires français, sont trop fortes et devraient être l'objet de négociations de la part de notre gouvernement. Une modification à la législation des sucres, serait un moyen puissant de les faire réussir.

Pour ce qui est relatif aux tissus, les mesures *maximum* de largeur établies par le tarif espagnol, pour servir de base aux droits sur les draps et casimirs, sont absolument les mêmes que celles des étoffes anglaises. Ces mesures étant plus étroites que les nôtres, il en résulte que pour ne point payer les forts droits, nos manufacturiers seront obligés de fabriquer des étoffes spéciales pour l'Espagne, ce qui présente d'assez graves inconvéniens ; d'abord parce que dans un moment donné, les draps et casimirs tels qu'on les exige, peuvent manquer et que dans ce cas, nos commerçans seront forcés de renoncer à des affaires importantes ; ensuite, parce que, si les manufacturiers français fabri-

quent, au delà des besoins de la consommation espagnole, des étoffes de la largeur indiquée par le tarif, ils ne pourront que très difficilement vendre leurs excédans à d'autres pays (1).

Le nouveau tarif taxe la plupart des articles *ad valorem*, mais l'évaluation est tellement éxagérée, que presque tous les droits sont en réalité doubles ou triples de leur taux nominal (2).

Ce tarif est plus restrictif et plus funeste que l'ancien. Ce n'est point dans ce but que la révision avait été ordonnée. La commission chargée de cette révision, par décret du 4 janvier 1839, avait, dans son rapport du 6 mars 1840, fait connaître dans les termes suivans, les principes qui devaient la guider : « Les notions pratiques de la science sur la richesse des nations, confirmées par l'expérience, conseillent, sinon de changer entièrement, du moins de modérer le système rigoureux de prohibitions imprudentes, de restrictictions fiscales, dures et vexatoires, qui, en général, n'ont produit d'autre effet que de diminuer la consommation, paralyser la production, appauvrir le trésor, provoquer la fraude et la contrebande, et corrompre ainsi les mœurs publiques et privées. »

Ces principes sont sages et éclairés, mais la commission dont j'ai eu le projet sous les yeux, n'en avait fait qu'une application fort restreinte pour quelques articles et les avait complètement méconnus pour d'autres.

Cependant son travail parut sans doute trop libéral, car une nouvelle commission ou *junte*, nommée le 17 avril 1840, demanda le maintien des prohibitions jugées inutiles par la première et aggrava les dispositions hostiles au commerce extérieur.

Un des plus grands obstacles au progrès du commerce en Espagne, signalé par la junte même, naît des taxes locales établies sur tous les objets d'importation, et si multipliées, que le négociant et l'agent même du gouvernement, dit la junte, ne peuvent en avoir une connaissance complète. Elle a proposé de réunir ces droits et ceux de douane, pour en faire un seul perçu à l'entrée : mais pour obtenir des localités l'abandon de leurs prétentions fiscales, il faudrait plus de force et d'autorité que n'en possède le pouvoir central.

L'Espagne est appauvrie, ses finances sont épuisées, son crédit

(1) Discours de M. Wustemberg, président de la chamb re de commerce de Bordeaux (septembre 1841).

(2) J'ai énuméré dans un travail que j'ai remis à la chambre de commerce et et qui a été envoyé au ministre la plupart des articles ainsi surtaxés.

est perdu, la banqueroute menace son honneur, la contrebande est dans les mœurs de sa population et même de ses employés ; pour sortir de ce déplorable état, répandre la richesse dans toutes ses provinces, remplir ses caissses vides, ouvrir à ses produits d'immenses débouchés, décupler la richesse de son sol au moyen de capitaux étrangers, il suffirait qu'elle rétablît dans son sein l'ordre et la paix et qu'elle adoucît ses tarifs (sans préférence envers aucune nation), pour les objets dont la la production est chez elle insignifiante et qui pourraient alimenter de riches échanges.

L'Espagne doit savoir que ce ne sont pas les droits de douanes élevés qui font la richesse d'un pays, mais bien les progrès de l'agricuture et l'amour du travail. Qu'elle sache tirer parti de son admirable fécondité ; qu'elle ouvre des routes et de canaux pour l'écoulement de ses produits, et le bien-être se répandra dans toutes les parties du royaume, dans toutes les classes de la population. Alors l'Espagne sera de nouveau capable de grandes choses. Un sol comme le sien vaut mieux que les mines du Pérou. Elle peut devenir la nation la plus riche du monde par l'abondance et la variété de ses productions.

Voilà le but où doivent tendre ses efforts ! ...

C'est vers ce but que doivent la pousser tous les amis de sa régénération. Ce n'est que par ces moyens qu'elles pourra rentrer dans les voies de la richesse, et de la civilisation.

Que la France surtout ne cesse de rappeler à son ancienne alliée, qu'une liberté sage et modérée est la source durable de la prospérité des nations ; qu'elle lui tende une main amie, et lui donne un bon exemple, en abaissant les droits d'entrée sur les produits espagnols, notamment sur les huiles, les laines, les vins de liqueur, les fruits, etc (1).

(1) Il est certain qu'on ne peut raisonnablement demander à un pays une diminution de ses droits d'entrée sans lui offrir en même temps une réduction équivalente en faveur de ses provenances. Agir autrement c'est donner gain de cause aux partisans des droits élevés. Ainsi, la première commission espagnole avait proposé une réduction notable sur les droits de la morue. La seconde commission l'a rejetée ; elle s'est même élevée contre l'influence anglaise à laquelle on avait fait cette concession. « De la seule province d'Alicante, dit-elle, (et » plus encore de celle de Malaga) s'exportent 80,000 quintaux de *panses*, 500 » charges d'*amandes* et beaucoup de *vins*. Il serait juste de faire payer à la » morue importée par les Anglais un droit égal à celui que ceux-ci prélèvent » sur lesdits objets et qui est presque de 100 pour cent.

CHAPITRE XI.

PORTUGAL.

Puissance et richesse du Portugal au XVIe siècle. — Le traité de Méthuen en fait une colonie anglaise. — Efforts pour soustraire le commerce de ce pays au joug britannique. — Relations du Portugal avec la France. — Avec Marseille. — Mouvement commercial de ses principaux ports.

Le passage du cap de Bonne-Espérance par Vasco de Gama en 1497 illustra la marine du Portugal et ouvrit à son commerce une immense voie de richesse et de prospérité. Peu après (1500) Cabral allant à l'Inde avec une seconde flotte portugaise, fut poussé par les vents sur les côtes du Brésil ; et en 1503, le florentin Améric Vespucci, au service du Portugal, en prit possession pour le roi Emmanuel. En même temps Gaspard Cortéréal visitait Terre-Neuve. Quelques années après (1509) Antoine d'Alméïda découvre Ceylan et Sumatra ; Alphonse Albuquerque conquiert Ormus, Dabul, Calicut, Goa, Malacca, etc. Ce grand homme expulse les Arabes d'Aden et ouvre ainsi la mer rouge aux Portugais. Antoine Abreu découvre les Moluques. Des Portugais arrivent à Bornéo, d'autres débarquent à Célèbes. Ferdinand-Perez Andrade est le premier européen qui arrive par mer à la Chine (1516). Antoine de Mota, jeté en 1542 par une tempête sur les côtes du Japon, noue des relations commerciales avec ce riche empire.

Les armes portugaises firent de rapides progrès dans les Deux-Indes ; le Portugal se trouva en possession d'un vaste empire et d'un immense commerce. Venise s'effaça en Orient devant cette nouvelle puissance commerciale. Lisbonne et Goa devinrent les deux villes les plus commerçantes du globe.

Goa était l'entrepôt des marchandises de l'Asie. De là elles s'expédiaient sur de nombreuses flottes à Lisbonne qui les distribuait à toute l'Europe.

Le Portugal tombé sous la domination espagnole (1580 à 1640) déchut rapidement de ce haut degré de prospérité. Ruiné par la

guerre, il perdit ses trésors, son commerce, son armée, sa marine marchande et militaire et presque toutes ses colonies.

Les Hollandais commencent alors à supplanter les Portugais dans l'Inde, et vont devenir à leur tour la première puissance commerciale du monde, jusqu'à ce qu'ils soient eux-mêmes remplacés par les Anglais. Ils font la conquête des Moluques, de Malacca, et s'établissent à Java.

Depuis lors, l'importance commerciale du Portugal ne cesse de décroître, et finit par s'annuler tout-à-fait dans le traité conclu en 1703 par Méthuen, traité qui met entre les mains de l'Angleterre le commerce, l'industrie et la navigation du Portugal. Les conventions de 1810 et de 1814 achèvent de faire de ce pays une colonie anglaise.

Naguères le régent don Pédro sembla vouloir secouer le joug des Anglais. Il s'efforça d'appeler toutes les nations au partage du commerce du Portugal. Un décret du 22 mars 1834 déclara francs et libres à tous les pavillons amis les ports de Lisbonne et d'Oporto (1).

Un autre décret du 18 avril 1834 a établi l'égalité des droits sur toutes les marchandises importées en Portugal, quelles que soient leurs provenances. Ainsi les marchandises françaises, assujéties à un droit de 30 p. °/₀, tandis que les marchandises anglaises ne payaient que 15 °/₀ ont été assimilées à ces dernières.

M. Carvalho, ministre des finances, dans le rapport qui précède ce décret, dit que les mesures tentées en faveur du commerce portugais avaient été jusqu'à ce jour sans résultat, parce qu'il était impossible aux nations non favorisées de se présenter sur les marchés portugais, en payant trente pour cent pour des marchandises égales ou supérieures à celles pour lesquelles on ne payait que 15 pour cent. « L'espoir de frauder les droits, poursuit le ministre, » pouvait donc seul engager ces nations à fréquenter nos ports. » La simple inspection des recettes de la grande douane de Lis- » bonne pendant l'année dernière en fournit la preuve. Les droits » de toutes les marchandises payant 30 pour cent, s'élèvent à la » somme de 120,112,863 reis, et dans cette somme, pour toutes » les marchandises de France envoyées à Lisbonne, on ne compte » que 19,220,257 reis. Cela suffit pour prouver la nécessité de

(1) Un règlement fait en 1837, a apporté quelques restrictions à ce décret. (*Voir le Bulletin du ministère du commerce.* — Octobre 1840, n° 10.)

» remédier à la fraude occasionnée par un droit de 30 pour cent, » droit excessif et, de plus, frappé de partialité.»

Ce décret contre lequel l'Angleterre éleva les plus vives réclamations eut un heureux effet sur le commerce de la France avec le Portugal, les transactions prirent en 1834 et 1835 un notable accroissement. Voici les chiffres :

ANNÉES.	VALEURS.		
	IMPORTÉES EN France du Portugal.	EXPORTÉES DE France pour le Portugal.	TOTAUX.
	francs.	francs.	francs.
1833	1,811,978	2,011,724	3,823,702
1834	1,412,092	3 972,650	5 384,742
1835	2,005,784	6.966,479	8,972,263
1836	1 664,164	3,750,618	5,414,782
1837	1,469,149	2,117,076	3,586,225
1838	1,527,001	2,252,822	3,779,823

La diminution qu'on remarque, dans ce tableau, sur les chiffres de 1837 et 1838 a pour cause le nouveau tarif de douane du 16 janvier 1837 dont les droits sont en genéral fort élevés.

Il est arrivé pour le Portugal, par suite de ce tarif, ce qui ne peut manquer de se produire pour tout pays qui frappe de droits excessifs la marchandise étrangère. La contrebande s'y est notablement accrue, elle s'exerce de préférence sur nos articles de goût et de luxe.

Néanmoins, il est encore des articles dont l'importation légale paraît devoir offrir au commerce français des avantages assurés : tels sont les *draps fins* dont le droit est de 4 fr. 91 c. par kil., et la *morue* de nos pêcheries, laquelle prise dans la troisième qualité, trouverait dans le nord du Portugal un débit assez facile. Déjà les suédois ont enlevé à l'Angleterre une partie des importations de ce dernier article.

Marseille s'efforce de participer au commerce du Portugal. Malheureusement il existe peu d'objets d'échange entre Marseille et Lisbonne. Les productions de ces deux villes sont à peu près

homogènes. Cependant il est plusieurs objets que nous pouvons y envoyer et en recevoir. Voici le détail de ceux que nous avons exportés ou importés en 1832 et 1839. L'esprit intelligent et habile de nos négocians en agrandira sans doute le cercle.

Principaux articles importés du Portugal (1) *à Marseille en* 1832 *et* 1839.

	1832		1839	
Peaux brutes grande et petites.....	58	Q. M.	229	Q. M.
Cornes de bétail et dents d'éléphant..	44	»	56	»
Froment........................	119	hect.	—	»
Caoutchou, cacao, café et copal....	8	q. m.	13	»
Huile d'olive pour fabrique........	32	»	—	»
Racines d'ipécacuanha...........	61	kil.	—	kil.
— de salsepareille..........	33	q. m.	10	q. m.
Bois à construire, de teinture et ébène	250	mèt.	374	q.m.
Coton.........................	138	q. m.	507	»
Lichens tinctoriaux.............	461	»	436	»
Carthame......................	58	»	—	»
Soudes	1,744	»	—	»
Vin de liqueurs	15	hect.	—	»
Argent brut....................	45	kil.	—	»
Id. monnayé	128	»	—	»
Cuivre brut	—		198	»

Principaux articles exportés de Marseille pour le Portugal en 1832 *et* 1839,

	1832		1839	
Fromage......................	10	kil.	44	kil.
Froment	644	hect.	2,525	hect.
Pommes de terre, riz, morues et biscuits.....................	40	kil.	1,440	kil.
Légumes secs..................	40	»	120	»
Pâtes d'Italie	60	»	90	»
Brais gras et goudron, soufre brut.	2	q. m.	1,300	q. m.
Vin ordinaire en futaille..........			18	hect.

(1) Y compris Madère, l'île du Cap-Vert et les Açores.

Le mouvement de la navigation entre Marseille et le Portugal (y compris Madère et Saint-Thomas) depuis 1825, a été ainsi qu'il suit :

ANNÉES.	ENTRÉE à Marseille.	SORTIE. de Marseille.
1825	10	42
1826	5	11
1827	13	3
1829	5	10
1830	11	13
1831	7	9
1832	12	5
1833	14	13
1840	7	6
1841	5	11

Le port des navires entrés en 1833 a été de 2,027 tx. Celui des navires sortis de 2,405. En 1840 de 987 tx à l'entrée, 866 à la sortie.

La navigation entre Marseille et le Portugal s'opère presque toujours sous tiers pavillon.

Des 6 navires sortis de Marseille en 1840, 4 étaient sardes, 1 espagnol, 1 suédois ; ce dernier, parti pour Sétubal était sur lest, les cinq autres étaient chargés, 4 se sont rendus à Madère, 1 à Lisbonne.

Des 7 navires arrivés (tous chargés), 1 était français, 1 norwégien, 1 russe, 1 napolitain, 1 danois, 1 sarde, 1 espagnol : 5 venaient de Lisbonne, 2 de Madère.

Pendant la même année, 83 navires, jaugeant 8,526 tx., sont arrivés en France, venant du Portugal (y compris Madère l'île du Cap-Vert, et les Açores,) 213, jaugeant 38,659, sont partis pour cette destination.

En 1841, 5 navires chargés, jaugeant 836 tx., sous tiers pavillon, sont venus du Portugal à Marseille, 4 étaient partis de Lisbonne, 1 de Villareale.

La valeur des importations du Portugal à Marseille a été, en 1832, de 200,450 fr., en 1839 de 373,108 fr., dont 30,736 fr. seulement ont été mis en consommation.

Celle des exportations de Marseille pour le Portugal, de 12,946 fr. en 1832, et de 66,093 en 1839, dont 2,058 fr. seulement en produits français.

En 1832, la France a reçu du Portugal (y compris Madère, Cap-Vert et les Açores) pour 1,071,816 fr. de marchandises et 34,000 fr. de numéraire.

Elle a expédié pour cette destination, 1,304,359 fr. dont 997,339 fr. en objets manufacturés, et 307,020 fr. en produits naturels.

En 1839, la France a reçu de cette provenance, 1,678,623 fr. de marchandises et 33,000 fr. de numéraire. Elle lui a expédié pour une valeur de 3,196,905 fr., dont 2,229,771 en produits français, savoir : 180,768 en produits naturels et 2,049,003 en objets manufacturés.

En 1840, les importations du Portugal en France, ont été de 1,540,467, dont 1,098,618 fr., ont été mis en consommation consistant principalement en 242,569 fr., oranges et citrons. — 179,201 fr., fruits secs et tapés, 167,566 fr., laines, 164,000 fr., liége, 147,000 fr., sel de St.-Ubes, 118,000 fr., lichens tinctoriaux, 106,385 kilog. huile d'olive, 24,832 litres vin de liqueur, etc.

Les exportations se sont élevées à 3,286,057 fr., dont 2,366,353 fr. en marchandises françaises. Principaux articles exportés (commerce général) : tissus de coton 926,553 fr., — tissus de soie 614, 746 fr., — carton, papier, livres, gravures 222,519 fr., tissus de laine 216,000 fr., — mercerie 183,970 fr., — poterie, verres et cristaux 125,955 fr., peaux préparées et ouvrées 78,000 fr. — coutellerie 67,000 fr. — articles de Paris 61,500 fr., — machines et mécaniques 52,852 fr. (1).

Ce sont là des relations bien insignifiantes, surtout quand on considère que l'Angleterre exporte pour ce pays pour plus de 60 millions de marchandises. Aussi, dans les ports de France, le fret pour Lisbonne est à un prix plus élevé que pour l'Amérique. Nos

(1) D'après Chaptal, la valeur moyenne des importations du Portugal en France, de 1787 à 1789, fut de 9 millions par an. En 1792, d'après le *bulletin* des douanes, elles furent de 6,147,000 francs. Les exportations de France pour le Portugal dans la première de ces deux périodes, sont évaluées à 3,751,866 francs. En 1792, le *Bulletin* les évalue à 7,297,000 livres.

Principaux articles importés en France, de 1787 à 1789 : Coton, pour 2,400,000 francs, vins, fruits, cacao, poivre, canelle, girofle, laine, soie, filoselle, cuirs, bois de teintures, huile de poisson.

Principaux articles exportés de France : Blé, 1,300,000 fr. — Thé, 70,000 francs. — Légumes, 100,000 fr. — Goudron et résine, 46,000 fr. — Étoffes et bonneterie 800,000 fr. — Cuirs apprêtés, 100,000 fr. — Toiles de lin, 400,000 fr.

produits n'y arrivent que par l'Angleterre, ou même, le croirait-on? par Hambourg. « Nous avons lu, disait M. de Salvandy, en 1840,
» à la chambre des députés, dans les dépêches de notre ambassa-
» deur, qu'il lui est arrivé de rester plusieurs mois sans trouver
» un navire faisant voile vers nos ports pour repatrier quelques
» matelots français. »

L'établissement des paquebots transatlantiques dont la ligne vers le Brésil touchera à Lisbonne, améliorera sans doute nos rapports avec le Portugal. C'est, je le répète, un pays avec lequel les élémens d'échanges avantageux ne manquent pas. Il est riche en minéraux de toute espèce. C'est surtout à l'abondance de ses mines d'or et d'argent qu'on doit attribuer les guerres que les Carthaginois et les Romains firent pour le posséder.

Il a aussi des mines abondantes de plomb, d'antimoine, d'étain, de cuivre, de malachite, de bismuth, d'arsénic, de jayet, et de charbon.

On évalue la population du Portugal à près de 4,000,000 d'habitans.

Lisbonne a des fabriques d'armes, de faïence, de toiles peintes, de soieries, de savons, de galons, de rubans, des raffineries de sucre, des tanneries, des chapelleries, etc.

Les principaux articles exportés du Portugal consistent en vins, oranges, figues, amandes, et autres fruits secs, sel commun, huile, sumac, liége et laine.

Les principaux articles importés sont les suivans : froment, orge, maïs, morue sèche, viande salée, beurre, fromage, bœufs, chevaux, mulets et autres animaux ; drogues médicinales et de teinture, huile de lin, planches, solives, merrain, mâts, douves ; beaucoup de fer et d'acier, plomb, étain, cuivre, laiton, charbon de terre, goudron et poix, lin, chanvre, soie, étoffes légères de laine, draps fins, toiles d'Allemagne et d'Irlande, toiles à voile, cordages, étoffes de soie, bougies, montres, pendules, instrumens de physique, de mathématique, de chirurgie et de musique ; quincaillerie, aiguilles, cristaux et faïence fine d'Angleterre.

Les villes les plus commerçantes de l'intérieur sont : Elvas, Evora, Visen, Braga, Peso-da-Regoa, Guimaraes, Abrantès, Leiria, Bragança, Beja, Covilhan, Coïmbra, etc. Viseu, Evora, Golagan, Lamego et Peso-da-Régoa ont des foires très riches et très fréquentées.

Les ports de mer les plus importans pour le commerce sont Lisbonne, Porto, Setubal, Faro, Figueira et Viana.

Lisbonne a un mouvement commercial dont la valeur a présenté, en 1839, 62,490,300 fr. aux importations; 16,198,400 fr. aux exportations, dont 12,767,600 fr. en produits portugais. Son port a reçu de l'étranger et des possessions portugaises 930 navires, jaugeant 115,566 tx. Il en a expédié 878, jaugeant 112,471 tx.

L'Angleterre figure au premier rang, pour 330 navires, jaugeant 40,110 tx., chargés de 27,329,000 fr. de marchandises à l'entrée, et 243, jaugeant 31, 476, à la sortie. La France au septième rang, pour 31 navires entrés, jaugeant 3,451 tx., et 29 sortis, jaugeant 3,334 tx.

Importations de France à Lisbonne en 1839.

Tissus de coton..................	666,500	francs.
» de soie..................	484,800	»
» de lin..................	92,800	»
» de laine..................	57,000	»
Fabrications diverses............	1,054,200	»
Drogueries....................	223,000	»
Objets de mode et articles de Paris..	120,000	»
Livres et papiers..................	88,700	»
Cuirs et peaux..................	85,600	»
Métaux bruts et ouvrés............	53,300	»
Total........	2,925,900	»

Exportations de Lisbonne pour France en 1839.

Orseille........................	370,900	»
Laine brute....................	180,500	»
Huile..........................	66,900	»
Fruits, oranges, etc	34,300	»
Vin............................	31,000	»
total........	683,600	»

Porto a reçu en 1839, pour 31,831,600 fr. de marchandises, dont 20,956,200 fr. d'Angleterre, 387,800 fr. de France. Il en a

expédié pour 26,365,400 fr., dont 20,310,900 fr. pour l'Angleterre ,52,000 fr. pour France.

Navires entrés :	725 ,	jaugeant	89,239 tonneaux.
» sortis :	841 ,	»	87,340 »

Les échanges entre Porto et la France , se sont composés principalement des articles ci-après

Importations de France à Porto en 1839.

Tissus de soie 120,100 fr. — tissus de coton 20,900 fr. — tissus de laine 15,200 fr. — verrerie 66,200 fr. — soie écrue 37,500 fr. — quincaillerie et coutellerie 36,100 fr. — papéterie 13,800 fr. — faïence et porcelaine 10,700 fr.

Exportations de Porto pour France en 1839.

Liége 21,500 fr. — os d'animaux 6,300 fr. — vin 2,100

D'après le relevé des douanes portugaises , il est sorti en 1840 de Porto, 33,190 pipes (1) de vin , soit , 173,294 hectolitres , dont 134,273 hect. pour l'Angleterre (2).

Sétuval a expédié en 1839 , pour l'étranger , par 395 navires , dont 25 sous pavillon français , 2,344,800 fr. de marchandises, où les oranges et le sel figurent pour près de 2 millions.

Résumé des valeurs du commerce extérieur du Portugal en 1839, (entrées et sorties réunies).

Lisbonne..............................	78,691,700	francs.
Porto	58,197,000	»
Sétuval, Figuiera et Algarves.....	6,000,000	»
total.......	142,888,700	»

Pour favoriser l'exportation du sel, des céréales, des farines et de l'huile du Portugal , une loi du 10 mai 1841, a accordé l'exemption du droit de tonnage , aux navires étrangers qui composent de ces articles les deux tiers au moins de leur chargement.

Les vins , eaux-de-vie et liqueurs , ne sont reçus en Portugal

(1) La pipe égale 5 hectolitres 22.

(2) Pendant la même année , la France a expédié à l'Angleterre 32,582 hectolitres vins.

qu'en caisses contenant au moins 24 bouteilles d'une *demi-canada* (0 lit. 6,892), ou 48 bouteilles d'un *quartilho* (0 lit. 3,446). Des français qui ont expédié des liqueurs dans ce pays, ont éprouvé des désagrémens faute de connaître cette disposition du tarif portugais.

Les chiffres que j'ai produits font assurément une belle part au commerce anglais; néanmoins, l'Angleterre fait en ce moment (avril 1842) de grands et nouveaux efforts pour obtenir du Portugal un traité de commerce, qui le replace et le maintienne sous le joug exclusif des marchands de Londres.

CHAPITRE XII.

TURQUIE.

§ I. — *Aperçu général.*

Antiquité du commerce du Levant. — Son importance. — Relations des Marseillais en Levant. — Privilége de Marseille pour la possession exclusive de ce commerce. — Avantages accordés aux Français par les capitulations. — Mesures adoptées par Colbert en faveur du commerce du Levant. — Exploitation de ce commerce par une compagnie. — Instructions données par Louis XIV pous assurer l'influence française dans les Échelles. — Inconvéniens du monopole. — Exportations des draps. — Vérification des produits exportés de France. — Demande du rétablissement des anciens règlemens en 1807 et en 1815. — Leur inutilité. — Restrictions. — Commerce du Levant pendant le règne de Napoléon. — Tarif de 1816. — État des relations en 1819. — Tarif de 1838. — Nécessité d'un consul général à Constantinople. — Urgence de l'admission des marchandises de prix sur les paquebots à vapeur du Levant. — Faculté pour les navires français venus de Turquie de déposer une partie de leurs marchandises en Italie sans perdre le bénéfice de la provenance directe. Demande de l'admission en Angleterre des soies du Levant parties des ports français de la Manche. — Quarantaines.

Le commerce du Levant a fondé la prospérité de Marseille et l'a placée au rang des villes les plus florissantes du monde. L'origine de ce commerce remonte au berceau de la fille des Phocéens.

Notre port est cet antique *Lacydon* où affluaient les mar-

chandises précieuses de l'Orient. Au siècle d'Alexandre-le-Grand, les intérêts des négocians marseillais sont débattus devant le sénat de Céphalonie et l'aréopage d'Athènes. Démosthène lui-même consacra son éloquence à ces discussions commerciales. Toutes les gloires se lient à tous nos souvenirs. Les siècles ont sanctionné les relations que les peuples de l'Asie se plaisent à entretenir avec nous et les priviléges importans dont nous jouissions dans ces contrées.

Ce n'est pas sans motif que Marseille portait tous ses soins à l'extension de ses relations dans le Levant. Au moyen-âge le commerce du Levant était la source de toutes les richesses de l'Europe. Tous les peuples en appréciaient l'importance et aspiraient a en partager les avantages. Lorsque Florence eût acheté des Génois le port de Livourne, elle envoya des ambassadeurs au soudan d'Egypte pour solliciter la continuation des priviléges commerciaux qui avaient été concédés aux Pisans. Le soudan ayant consenti à cette demande, Florence célébra par les fêtes les plus brillantes le départ de la première galère pour Alexandrie. Douze jeunes gens des premières familles s'y embarquèrent pour aller apprendre les usages du commerce oriental. Il y eut des processions et des feux de joie.

C'est qu'en effet tous les commerces se rattachaient à celui du Levant. Ce n'est que par cet intermédiaire que l'Europe recevait les produits de l'Inde. L'orsque Barcelonne supplia don Alphonse V de conclure la paix avec le soudan d'Egypte, elle lui dit : « A cause de la guerre nous ne pouvons plus commercer librement en Levant, et ce commerce est nécessaire à notre pays. Il est la clé et le principe de toutes les transactions. Les relations avec le Levant une fois troublées, toutes les autres se trouvent anéanties (1). »

La position que la républiique de Marseille conserva long-temps à St.-Jean-d'Acre lui donna de grands avantages en Orient. Malgré les décrets des conciles et les bulles des papes qui, aux 12e et 13e siècles, interdisaient toute relation avec les Infidèles, les Marseillais n'en entretenaient pas moins avec eux un commerce très actif. Lorsqu'en 1257 Marseille passa sous la domination des comtes de Provence elle stipula, dans les *chapitres de paix*, qu'elle

(1) Per raho de la guerra, lo exercici mercativol en las dites partes libertament nos' pot exercer, à nostra natiò, com sia un foment, cape, pricipi de tot lo negoci, e perturbats los afers de Levant, en gran part son desvints tots los altres. (Capmany, *Mémor. hist.*, tome IV, charte 124 de l'an 1453).

aurait le droit de faire des traités de commerce avec les Sarrasins, et le comte d'Anjou de son côté s'engagea à faire tous ses efforts pour rétablir les Marseillais dans leurs droits et prérogatives à St-Jean-d'Acre, en Chypre et dans d'autres places de la Syrie (1).

Réunie à la France, Marseille fit flotter au premier rang le pavillon français dans les ports de l'empire ottoman. Elle s'attacha constamment à réserver exclusivement à sa marine les bénéfices de ce commerce. On sait qu'avant la Révolution, les importations par navires étrangers étaient frappées d'un droit de 20 p. %. Marseille avait, de plus, obtenu d'être la seule ville de France en possession du commerce du Levant. Les retours des Echelles, qui se faisaient par Rouen et Dunkerque, étaient soumis au droit de 20 p. %. partout ailleurs, ils étaient prohibés.

Cela avait toujours été ainsi ; et même, tel avait été le désir d'assurer à Marseille la jouissance sans partage de ce commerce, qu'un édit de 1468, dirigé contre la concurrence des italiens, prohiba l'entrée dans le royaume des épiceries et autre marchandises du Levant qui ne seraient pas importées sur des bâtimens français (2).

Une révolution venait de s'opérer dans le commerce d'Orient. Tant que les empereurs grecs avaient régné à Constantinople, ces faibles despotes avaient cédé à l'or ou aux menaces des Gênois et des Vénitiens. Ceux-ci dominaient. Mais, lorsqu'en 1453, Constantinople eût été conquise par les Ottomans, ces nouveaux maîtres, au lieu de trember devant les négocians européens, les firent trembler à leur tour. Les sujets appartenant à des puissances capables de se faire craindre furent seuls respectés. Gênes et Venise, qui avaient tenu si long-temps le sceptre du commerce du Levant furent obligés de le céder aux Français, et même de recourir à la protection du pavillon de France.

Louis XII, le premier, fit connaître à ces pays l'influence française, en terminant, par sa médiation, les différends survenus entre les chevaliers de Malte et le soudan d'Egypte (3).

Le sultan Soliman accorda aux consuls, drogmans et marchands français un sauf-conduit pour la Turquie, et Amurat confirma, en

(1) *Statuta civitatis Massiliæ :* Traité avec le comte d'Anjou de l'an 1257.

(2) Édit de Louis XI, cité par M. Pouqueville. (*Mémoire historique et diplomatique sur le commerce et les établissemens français au Levant*, publié par extraits dans la *Revue Encyclopédique*. Juillet 1828, tome XXXIX.)

(3) Lemaire, *Illustration des Gaules.*

1514, ce sauf-conduit, en permettant aux navires et aux marchands de France de venir trafiquer en Turquie, pourvu qu'ils payassent les gabelles, les droits consulaires, etc. (1).

François Ier conclut, en 1535, les premières capitulations avec les Turcs. Depuis cette époque jusqu'à la Révolution, la Porte ne cessa de favoriser avec prédilection le commerce de sa plus ancienne alliée. D'après le traité de 1535, le droit de 10 p. % qu'exigeait la douane des Sarrasins fut réduit par les Turcs à 5 p. %, et même sous Louis XIV, il fut établi seulement à 3 p. %.

Les premières capitulations réservaient aux négocians français ou à ceux qui naviguaient sous la bannière de France, la faculté de commercer dans le Levant. Aussi, toutes les contestations en matière commerciale étaient portées devant notre ambassadeur à Constantinople, et devant nos consuls dans les autres échelles.

Les Vénitiens obtinrent les premiers, après nous (1580), la permission d'arborer la bannière de St-Marc dans les ports du grand-seigneur et d'y établir des consuls.

Après eux, sous le règne d'Amurat III, en 1599, les Anglais furent admis. Ils purent non seulement trafiquer en Turquie sous leur propre pavillon, mais les autres nations purent aussi l'emprunter.

En effet, dans les capitulations de 1604, entre Henri IV et Achmet I, il est dit que les Anglais et les Vénitiens seuls auront en Turquie une autre juridiction consulaire que la juridiction française, et un autre pavillon que celui de la France (2).

En 1612, les Hollandais obtinrent les mêmes capitulations que les Anglais.

Sous le règne de Mahomet IV, en 1665, les Gênois achetèrent à prix d'or l'admission de la bannière de leur république.

Néanmoins il fut constamment stipulé que la France serait traitée comme la nation la plus favorisée.

Malgré ces avantages, le commmerce entre Marseille et le Le-

(1) Sauf-conduit d'Amurat de l'an 1514, parmi les manuscrits de Brienne. Tome LXXVIII à la bibliothèque du roi.

(2) Ils continuèrent néanmoins à emprunter le pavillon français qui était toujours le plus favorisé; l'art. 4 de ce traité de 1604, stipule que « toutes les nations commerçantes de l'Europe, y compris les anglais, pourront commercer librement sous la bannière et la protection de la France et sous l'obéissance des consuls français.

vant ne fut pas toujours dans une situation prospère. Voici ce que je lis dans un ouvrage publié vers le milieu du dernier siècle :

« Lors du rétablissement du commerce du Levant, en 1669, M. Colbert trouva notre nation dans l'impuissance absolue de soutenir par elle-même tout son commerce au Levant. L'avarice de nos propres consuls, les usures et les monopoles qu'ils exerçaient sur nos négocians sous des noms empruntés, les droits énormes qui se levaient sur chaque vaisseau sous le titre de paiement des avanies et des emprunts nationaux, la mauvaise conduite même de quelques uns de nos ambassadeurs à la Porte ; en France, les impôts excessifs sur le commerce et la navigation, la dureté de la régie et de la perception avaient écrasé nos négocians et anéanti l'industrie. La défiance introduite par un délabrement affreux dans les finances et par la misère du peuple, exténué par de longues guerres, avait reserré les capitaux. Nos ouvriers, découragés par leur pauvreté, avaient ou déserté leur patrie, ou préféré l'oisiveté et la mendicité au travail. Dans ces circonstances, M. Colbert appela les étrangers, leur industrie, leur argent, leurs matelots : et il se conduisit en homme de génie. Il était question, non pas de tirer beaucoup d'argent de notre commerce au Levant, mais d'en établir l'entrepôt à Marseille, d'en faire sortir beaucoup de vaisseaux, sans examiner à qui la propriété en appartenait : de répandre de l'argent dans nos manufactures pour leur rendre la vie, et non de choisir ceux dont on acceptait l'argent. Enfin, il fallait tirer de la main des Anglais et des Hollandais le commerce du Levant par une grande concurrence quelconque où les Français trouvassent un bénéfice.

» Ce grand homme réussit..... » (1)

Ses efforts en faveur du commerce du Levant ne se bornèrent pas à l'ordonnance de 1669.

Antérieurement et dans le but réprimer les abus introduits dans les consulats des Echelles (2), il avait fait rendre l'arrêt du 12 décembre 1664, ordonnant aux *propriétaires de ces consulats*, *de rapporter leurs titres et de se rendre dans le délai de trois mois*, *aux lieux de leur résidence*, *pour les y exercer en personne*. Le préambule de cet arrêt, que les bornes de cet ouvrage ne me per-

(1) Question sur le commerce des Français au Levant, par Forbonnais, Marseille 1755.

(2) Voir sur ces abus le chapitre V du livre Ier, page 66.

mettent pas de reproduire, malgré les détails curieux qu'il renferme, constate *le mauvais état, ou pour mieux dire, la ruine entière de ce commerce* (du Levant), *qui était autrefois le plus grand et le plus considérable du monde et qui attirait au dedans du Royaume l'abondance et les richesses....* Après plusieurs dispositions relatives aux consuls, se trouve celle-ci :

« Attendu, que la levée qui se fait par les Turcs de l'Echelle d'Alexandrie, de 1200 piastres sur chaque vaisseau, et de 800 sur chaque polacre, est contraire aux capitulations et pourrait produire la ruine entière de cette Echelle, sa dite Majesté, défend à tous ses sujets marchands et capitaines de navires, de plus aller à la dite Echelle, jusques à ce qu'autrement elle en ayt ordonné. »

Ensuite de cet arrêt, Colbert fit examiner sévèrement la conduite de tous les consuls et remplacer ceux qui étaient indignes de représenter ou incapables de protéger les négocians français. Il adressa une circulaire qui contenait quatre dispositions importantes.

Par la première il leur ordonnait d'entretenir une correspondance régulière avec l'ambassadeur du roi à Constantinople ; la seconde leur demandait un mémoire sur tout ce qu'ils jugeraient nécessaire pour l'avantage du commerce. Par la troisième, on leur ordonnait d'envoyer tous les six mois des renseignemens sur les Français établis dans leurs échelles. Par la quatrième, il leur était interdit de faire supporter à tous les nationaux le paiement des avanies encourues par quelques-uns.

Les droits de consulat prélevés aux profit des consuls furent supprimés.

Les ambassadeurs de France avaient abusé de leur haute position pour ordonner des taxes sur les Français sans daigner en indiquer le motif. Le roi défendit de faire aucune ordonnance pour les levées de deniers sous quelque prétexte que ce fût, sans en avoir obtenu la libre approbation des marchands, capitaines, et écrivains de navires présens sur les lieux.

Les commandans des vaisseaux du roi eurent ordre aussi, sous peine de mort, d'escorter les bâtimens marchands jusqu'à leur entrée dans les ports.

Une compagnie se forma pour l'exploitation du commerce du Levant (1). Au mois de juillet 1670, Colbert fit rendre un arrêt du

(1) Cette compagnie était composée de 20 des plus riches négocians de Paris.

conseil très favorable à cette compagnie. « Sa majesté, y est-il dit, estant en son conseil, a ordonné et ordonne qu'il sera payé à ladite compagnie du Levant, la somme de dix livres ainsi qu'elle l'a cy-devant accordée pour chacune pièce de drap qu'elle fera transporter pendant quatre ans hors du royaume pour lesdits pays. Veut et ordonne Sa Majesté que ladite compagnie soit aussi exempte de tous octrois et autres droits, qui se payent dans les villes et lieux à leur profit, pour les marchandises qu'elle fera entrer et sortir... et seront les intéressez, directeur et commis préposez par ladite compagnie exempts de guêt et garde-de-ville et autres corvées.... Et pour donner moyen à ladite compagnie de soustenir les grandes dépenses qu'elle sera obligée de faire pour ledit commerce, et l'inciter d'autant plus à s'y appliquer entièrement : Sa Majesté a accordé et fait prêt à ladite compagnie pendant le temps de six ans de la somme de 200,000 mille livres sans aucun intérêt ; et consent que toutes les pertes qui pourront arriver au commerce de ladite compagnie, pendant les quatre premières années de son establissement, soient prises sur ladite somme de deux cents milles livres.... Promettant Sa Majesté à ladite compagnie de la protéger et défendre contre tous ; mesme d'employer ses armes en toutes occasions pour la maintenir dans l'entière liberté de son commerce et navigation, et lui faire raison de toutes injures et mauvais traitement qui lui pourraient estre faits ; de faire escorter les envois et retours aux frais et dépens de Sa Majesté par tel nombre de ses vaisseaux de guerre et galères qu'il sera nécessaire partout où besoin sera. »

Colbert fit réintégrer la France dans les droits que lui assuraient les capitulations. Un abus s'était établi qui frappait les importations françaises d'un droit de 5 p. % et celles des Anglais seulement de 3 p. %. Le traité de 1673 rétablit l'égalité entre les deux nations. Depuis lors Louis XIV ne cessa d'attacher une grande importance au maintien de l'influence française dans le Levant. En 1685, il envoya Duquesne aux Dardanelles avec une flotte de dix vaisseaux de guerre et quelques brûlots, pour intimider le grand seigneur qui permettait aux étrangers, non compris aux capitulations, d'entrer dans ses états sous une autre bannière que celle de France.

Lyon et Marseille. Malgré les avantages qui lui furent accordés, elle ne put lutter contre la concurrence des étrangers, et lors de sa dissolution elle se trouvait en perte (Arnould, *Balance du Commerce*).

Tandis qu'il faisait armer ces vaisseaux pour protéger notre commerce dans l'Orient, il y envoyait M. d'Ortières avec ordre de visiter toutes nos échelles. Les instructions qui furent données à cet agent, datées de Versaille le 15 août 1685 (1), lui recommandent « de se transporter partout où les Français avaient leur commerce pour remédier aux abus et malversations, y mettre l'ordre que Sa Majesté avait mis partout ailleurs ; faire rendre compte par les consuls de la nation française ; dresser mémoire exact de tout ce qui pouvait perfectionner et augmenter le commerce des Français et détruire celui des étrangers.

« Estant arrivé à Constantinople, le sieur d'Ortières doit obtenir aussi conjointement avec notre ambassadeur (le sieur Girardin), de nouveaux commandements aux Bachas pour empêcher qu'il ne soit étably dans les échelles d'autres consuls que les français, et que les étrangers n'y puissent négocier que sous l'adveu de la bannière de France et en obéissant aux consuls de la nation qui y résident, comme il a été convenu par l'art. 44 des capitulations du mois d'avril 1673, à la réserve toutefois des nations qui ont un ambassadeur résidant à la Porte.

» Et comme lesdits Bachas tirent quelque utilité de la permission qu'ils ont donnée aux étrangers de s'y introduire, il peut consentir, s'il est nécessaire, que les marchands trouvent quelques moyens de les indemniser afin de procurer ce rétablissement de la prérogative du pavillon de France avec moins de difficulté.

» Il fera connaître à la Porte et aux Échelles, en parlant aux Bachas de la grandeur et de la puissance du roi, combien Sa Majesté est au-dessus de tous les autres princes chrétiens, ses forces par terre et par mer, ses conquêtes qui n'ont été bornées que par sa modération ; que tous les princes de l'Europe ligués contre la France directement ou indirectement ont été obligés de lui demander un traité que Sa Majesté a bien voulu leur accorder pour vingt ans. Par ce traité, le roi demeure maître absolu de la plus grande partie du long cours du Rhin ; la fameuse ville de Strasbourg lui est cédée et la place importante de Luxembourg avec la province entière de ce nom.

» Que la superbe république de Gênes, foudroyée par son armée navale, quoique secourue par les forces des Espagnols, est

(1) Voir aux archives des affaires étrangères le manuscrit intitulé : *Turquie*, supplément 1517 à 1765.

venue, après un sévère châtiment, représentée par son doge en personne et par quatre de ses principaux sénateurs, se jeter aux pieds de Sa Majesté, lui demander pardon et implorer sa clémence : soumission qui n'a point d'exemple parmi les souverains de la chrétienté.

» Qu'après avoir soumis par sa prudence et son grand courage, en sorte qu'il ne lui reste plus d'ennemis à combattre, il s'occupe à régler lui-même le dedans de son vaste empire où il fait fleurir les arts et les sciences, qu'il augmente et étend jusqu'aux extrémités de la terre le commerce de ses sujets et les faits jouir de l'abondance et d'une parfaite félicité; tandis que la renommée, porte son grand nom et ses actions héroïques par tout le monde, on voit dans sa ville capitale les ambassadeurs des plus grands rois venus des parties les plus reculées de l'Orient pour admirer ses vertus et lui demander son amitié. (Ambassade du roi de Siam).

» Le sieur d'Ortières dressera avec soin et exactitude les mémoires de tout le commerce qui se fait et peut se faire au Levant, aveo le nombre des bâtimens tant français qu'étrangers, et rapportera échantillon des marchandises.

» Il est très important, vu le soin que Sa Majesté fait prendre de perfectionner de plus en plus ses manufactures, que le sieur d'Ortières empêche, sous quelque prétexte que ce puisse être, qu'on expose en vente dans les Échelles aucune pièce d'étoffes fabriquées en France qui ne soient de bonne qualité, et parfaites selon l'usage des Turcs ; même d'obliger les marchands de reporter à Marseille celles qui se trouveront défectueuses, n'y ayant qu'une extrême exactitude qui puisse donner une bonne réputation à nos manufactures et les faire préférer à celles des étrangers.

» Sa Majesté veut que les marchands français de mauvaises mœurs qui, après avoir fait banqueroute en France, se retirent dans les Échelles, où ils font non-seulement des commerces illicites, mais même rendent la nation méprisable par leur mauvaise foi et leur mauvaise conduite, ne puissent passer dans le Levant pour s'y établir qu'après avoir été examinés et reçus par la chambre du commerce établie à Marseille. Sa Majesté veut qu'il soit fait une ordonnance à cet égard, et que le sieur d'Ortières y tienne la main. Défense aussi aux marchands de vendre à vil prix pour réaliser plutôt leur cargaison. Défend aussi la concurrence entre français, en leur interdisant de traiter avec les Turcs autrement que par le canal des marchands de la nation qui y sont domiciliés.

» Ledit sieur d'Ortières fera un état de toutes les églises et maisons religieuses qui sont dans les états du Grand-Seigneur, du nombre des pères missionnaires et religieux, de leurs fonctions et de tout ce qui se fait ou peut se faire pour l'avantage et la propagation du christianisme.»

Ces instructions, consacrées aux progrès de notre commerce et de notre civilisation, n'étaient que le prélude d'autres instructions toutes maritimes et militaires par lesquelles Louis XIV, faisant prendre des reconnaissances géographiques et stratégiques, laisse entrevoir quelque projet d'établissement militaire, en Turquie. Ces dernières furent données le 14 mars 1687 au sieur Razaut, choisi cette année pour le voyage des Échelles du Levant.

En 1693, Tourville prit ou brûla près de Cadix la flotte marchande d'Angleterre qui revenait de Smyrne. Notre commerce du Levant conserva ainsi sa supériorité.

Grâce à cette protection, Marseille avait reconquis sa position dans le Levant.

Ses progrès eussent été, sans doute, plus rapides sans le monopole de la compagnie privilégiée qui avait intérêt à restreindre ses importations afin de les vendre plus cher. Or, cet intérêt, dit Forbonnais, est diamétralement opposé à celui de la nation, qui est de baisser les prix pour accroître les ventes.

Les Anglais avaient commis la même faute; il paraît même que leur commerce en Levant était soumis à plus d'entraves encore que le nôtre; les directeurs de la compagnie de Londres, préférant gagner 25 pour cent sur 1,000 livres de capital que 12 1/2 pour cent sur 2,000 livres, limitaient le nombre de leurs vaisseaux et de leurs exportations, afin de diminuer leurs dépenses. En France, au contraire, comme c'était le gouvernement qui réglait le nombre des expéditions, il avait permis qu'on exportât un plus grand nombre de pièces de drap que ne le faisaient les 5 ou 6 négocians anglais directeurs de la compagnie.

Convaincu des inconvéniens du monopole, le gouvernement Anglais rendit en 1754 la liberté au commerce du Levant, et cette concurrence nous devint de plus en plus redoutable.

Les Italiens aussi nous disputaient ce commerce; ils étaient forcés, il est vrai, d'aller à Raguse, à Port-Mahon et ailleurs prendre des passeports pour pouvoir naviguer sous le pavillon des puissances qui avaient des capitulations avec la Porte, mais d'un autre côté ils avaient deux grands avantages sur nous: leur navi-

gation était moins chère, et l'argent leur coûtait meilleur marché.

» La marine de Marseille, disait encore Forbonnais, est évi-
» demment trop faible pour suffire à ces diverses navigations....
» L'excessive cherté de son fret prouve sa faiblesse...... Elle
» anime la navigation des étrangers par préférence à la notre(1). »

Le même écrivain ajoute que cette cherté du fret faisait que nos draps se vendaient dans le Levant moins bien pendant la paix que pendant la guerre, par la raison, dit-il, que leur transport pendant la paix est plus cher de 3 à 4 pour cent que le transport des draps anglais. Au contraire, pendant la guerre, comme notre transport par terre ne renchérit point et que le frêt des anglais renchérit, nos voitures coûtent de 3 à 4 pour cent de moins au total que les leurs.

Au XVII[e] siècle, Marseille expédiait pour une valeur de 12 à 15 millions de draps des fabriques du Languedoc, dont le tissu léger convient beaucoup aux pays chauds.

Parmi les fabriques qui alimentaient ce commerce, celle de la Jurande de Carcassonne a long-temps tenu un des premiers rangs. Sa production pour le Levant s'élevait en 1780, a plus de 50 mille pièces de draps par an, chaque pièce de 17 aunes, ce qui a raison de 200 fr. la pièce, terme moyen, mettait en circulation une valeur de 10 millions de fr.

Les *shallons* (draps anglais de demi largeur) portèrent en 1782 un grand préjudice à nos ventes en Turquie au point que le gouvernement d'alors pour suppléer au défaut de vente des draps du Languedoc leur chercha de nouveaux débouchés et en fit expédier pour la Chine où ils furent très bien vendus (2).

Nos exportations en cet article étaient, au moyen-âge, très considérables. Le port de Satalie seul recevait annuellement au XIV[e] siècle douze cents pièces de draps de Châlons, autant de Narbonne et de Perpignan (3).

C'est aussi cette branche de commerce que nos rivaux se sont constamment efforcé de nous enlever. Ils ont eu long-temps à lutter contre la confiance dont jouissaient en Orient les produits de nos manufactures. Le gouvernement veillait attentivement à ce que cette confiance ne fût pas trompée. Des règlemens sévères avaient été établis dans ce but.

(1) Questions sur le commerce des Français au Levant.
(2) *Moniteur* du 20 juin 1808.
(3) Balducci Pogoletti : divisamenti di paesi, di misure, di mercanzie, etc.

La surveillance ou *vérification* s'etendait à d'autres marchandises que les draps, telles que les papiers, les indigos, les cochenilles. Les consuls du roi dans les Echelles étaient tenus de n'y laisser introduire ces marchandises qu'autant qu'elles étaient munies du plomb d'inspection, et accompagnées du certificats des inspecteurs. Le renvoi de la marchandise fraudée et des peines sévères étaient prononcées contre les infracteurs. (Ordonnance du 3 mars 1781, titre 2, art. 76 et 81).

L'opinion de l'utilité de ces règlemens, que les économistes condamnent, avaient survécu à la Révolution. En février 1807, la chambre de commerce de Carcassonne attribuait la décadence de nos relations avec le Levant, à la suppression de ces règlemens qui fixaient d'une manière immuable les qualités, largeurs, lisières, etc. » Autrefois, dit-elle, la confiance était telle que les draps » étaint achetés sans *voir ni rompre balle.*» En conséquence, elle demandait que les draps ne pussent être embarqués à Marseille qu'après avoir été jugés de bonne qualité par trois fabricans.

De son côté, la chambre de commerce de Marseille écrivait le 12 juin 1807, au ministre de l'intérieur :

» Pour rappeler à leur ancienne exactitude la fabrication et le » commerce des draps, nous croyons qu'il sera inévitable de ré» tablir les inspections qui avaient été crées à Montpellier et à » Marseille, et d'en établir de semblables pour la Belgique dont » les draps comme ceux du ci-devant Languedoc sont destinés à » passer dans les États Ottomans.»

Le ministre répondit que le conseil allait discuter cette question : en effet, des mesures ne tardèrent pas à être adoptées.

Mais, le rétablissement des anciens règlemens fut vainement tenté. Les décrets du 21 septembre 1807 et du 9 décembre 1810, prescrivant le nombre des fils, la couleur des lisières, organisant des bureaux pour vérifier et apposer une estampille, désignant les ports par où devaient se faire les expéditions, demeurèrent sans effet.

En 1814, le désir de rendre au commerce français la prospérité dont il jouissait avant les longues guerres de la Révolution et de l'Empire, fit reporter les regards sur l'époque qui précéda ces guerres; on demanda le rétablissement de tout ce qui existait alors. Plusieurs places de commerce désirant assurer aux produits des manufactures françaises une haute réputation et la con-

fiance de l'étranger demandèrent qu'on rétablît à leur égard les anciennes institutions.

Le 31 janvier 1815, la chambre de commerce de Marseille sollicita le rétablissement des anciens règlemens relatifs à l'inspection des draps destinés au Levant. Le décret de 1807 ne lui paraissait point assez efficace.

Elle demanda aussi, après avoir reçu à cet effet une pétition de la plupart des maisons faisant le commerce du Levant et de la Barbarie, la remise en vigueur, *sans délai*, *de l'inspection des papiers* pour la même destination (1).

Le 15 décembre 1815, elle renouvela cette demande.

Le 27 septembre 1814, elle avait réclamé le rétablissement du droit de 20 pour cent, et celui de la compagnie d'Afrique, etc.

Le 1er mars 1816, rappelant les règlemens qui interdisaient aux femmes le passage dans les Echelles et défendaient aux Français y résidant, de de s'y marier, etc., etc. Elle ajoutait :

» Il en faudra revenir à toutes les anciennes institutions quand
» on voudra que le commerce du Levant et de Barbarie redevienne
» pour le royaume ce qu'il était sous leur salutaire régime, la
» source d'une grande et solide prospérité. » (2).

Le 9 juin 1818, elle renouvela la même demande et sollicita particulièrement le rétablissement de l'inspection des draps.

Le 3 août 1819, elle redemandait le droit de 20 pour cent.

Tous ces regrets du passé me paraissent avoir été l'effet d'une illusion. La décadence du commerce avait été occasionnée par la guerre. Sa prospérité dans le siècle précédent était le fruit de la paix et non des règles plus ou moins rectrictives alors en vigueur.

Je pense que la meilleure garantie de l'industrie est l'intérêt du fabricant. Il est obligé de se conformer aux goûts de l'acheteur. Celui-ci demande aujourd'hui des produits à bon marché, plus brillans que solides. Les anciens règlemens qui maintenaient les qualités, maintenaient aussi les prix. Et les prix ne peuvent être maintenus en présence de concurrens étrangers qui ne cessent d'offrir leurs produits à un taux inférieur aux nôtres.

Les règlemens loin de nous êtres utiles, nous nuisaient. Tandis que leurs prescriptions enchaînaient le manufacturier français,

(1) Registre no 7, page 352.
(2) *Ibid.* page 562.

lui désignaient le nombre de fils qu'il devait donner à la la chaîne, la largeur du peigne, la qualité de la laine pour la trame ; etc., l'industriel étranger, libre de toute entrave s'attachait à produire les mêmes draps en employant moins de laine et par conséquent à moins de frais. Aussi dès 1760 les *mahoux* de Hollande, les draps du Brabant et des bords du Rhin, connus sous le nom de draps de Leipsick, les draps de Pologne etc. nous opposaient dans les Echelles une redoutable concurrence, et leur bas prix amena bientôt une diminution sensible daus la consommation de nos *Londrins*.

M. Félix de Beaujour, dans son tableau si remarquable du commerce de la Grèce, dit qu'en 1783 les draperies françaises avaient perdu toute faveur, parce que les Allemands et les Anglais fournissaient cet articie à meilleur marché que nous.

A ce témoignage j'ajouterai celui de M. Chaptal :

» Il y a trente à quarante ans, disait en 1819 ce savant adminis,
» trateur, que les fabriques de Verviers et d'Aix-la-Chapelle imi-
» tèrent les dimensions de nos draps destinés pour le Levant -
» mais ils employaient moins de laine et donnaient un plus beau
» lustre, ce qui leur permettait de les livrer à plus bas prix : les
» Levantins leur donnèrent la préférence. Ces draps s'exportaient
» d'abord par Trieste. M. Schloeser, fabricant d'Aix-la-Chapelle,
» a été le premier à leur ouvrir la navigation du Danube depuis
» Ratisbonne jusqu'à Sélim : là on les charge sur des chameaux et
» ils sont expédiés à Constantinople. L'introduction dans le Le-
» vant d'une nouvelle étoffe de l'industrie anglaise, appelée vul-
» gairement Châlons, a nui aux draps français ; c'est une serge
» croisée et très légère qui a beaucoup d'éclat et de lustre.» (1)

Telle est la vraie cause de la décadence de nos exportations en draperies pour le Levant. On aurait tort de la chercher dans la suppression des règlemens (2).

J'ai dit que les étrangers étaient exclus du commerce entre la France et la Turquie, et qu'il était réservé aux nationaux.

En 1781 cela fut modifié. Une ordonnance royale admit les étrangers à la participation de ce commerce, mais elle leur interdit la vente des draperies, dont on voulait assurer le monopole à nos fabriques. Le droit de 20 p. % sur la navigation sous pavillon étran-

(1) De l'industrie française, tome 2, page 361.

(2) Sans doute, on obtiendrait de bons résultats d'une surveillance organisée avec le concours des conseils de Prud'hommes pour que le consommateur ne fût point trompé. Mais il y a loin de là au rétablissement des anciennes restrictions.

ger fut maintenu. Malgré cette double protection, les négocians marseillais réclamèrent contre cette extension de liberté, et en 1785 les anciennes restrictions furent rétablies. Elles furent définitivement supprimées en 1791 par l'assemblée constituante.

Ces restrictions s'étendaient même au commerce marseillais. Je lis dans le mémoire présenté vers 1700 par le sieur Fabre, député de Marseille, *à nos seigneurs du conseil pour empêcher messieurs des ports du Ponent de faire le commerce du Levant en droiture :*

» Si Marseille, qui a ce commerce seule, a été obligée, pour ne pas » le perdre, de faire un règlement, depuis plus de deux ans, par » l'ordre du roi donné par Monseigneur de Pontchartrain, pour *re-* » *trancher* une partie des vaisseaux qu'on envoyait à chaque » échelle, et régler leur départ pour éviter la confusion de tomber » l'un sur l'autre, ce qui l'aurait entièrement perdu; comment » après cela pourrait-on penser qu'il ne fût entièrement détruit si » on donnait cette permission à Messieurs du Ponent par cette » grande concurrence qui romprait tout l'ordre de ces solides éta- » blissemens, et sans tomber dans cette extrémité n'est-il pas » permis à ces messieurs de prendre rang à Marseille avec leurs » vaisseaux qu'ils y ont ordinairement pour faire le même commerce » que les marseillais ? »

En 1706 la présence d'une flotte anglaise, et le grand nombre de corsaires dans la Méditerranée, firent interdire aux navires de Marseille la navigation avec le Levant. Plusieurs capitaines désobéirent, et furent condamnés à des amendes considérables (1).

Je ferai connaître les chiffres officiels qui déterminent la situation du commerce du Levant avant et depuis la Révolution (2).

Mais ces détails statistiques ne suffiraient pas pour apprécier d'une manière complète le commerce du Levant. Il est si important pour notre ville, que je me suis imposé l'obligation de l'exa-

(1) Manuscrit de la bibliothèque du roi, communiqué par M. Thomassy.

(2) Ils constatent que, Marseille avait donné, vers 1789, à son commerce avec ces contrées une haute importance qu'elle n'a pu encore reconquérir. Je dirai les causes de cette décadenc qui contraste avec les progrès de toutes les autres branches du commerce marseillais. La principales de ces causes est dans la misère croissante des pays placés sous la domination de la Porte. On conçoit aisément que nos échanges doivent grandir avec les nations dont la richesse s'accroît, et fléchir avec celles qu'appauvrissent la guerre et l'anarchie si funestes au travail et à l'agriculture, ces sources de toute pospérité.

miner dans toutes ses parties. Je traiterai donc du commerce de chacune des échelles en particulier.

Le nombre des établissemens français dans chacune des échelles était déterminé par le gouvernement, et il n'était pas permis d'en former de nouveaux sans son autorisation.

Il était interdit à tout français de se marier en Levant ; celui même qui était marié ne pouvait y conduire sa femme. La résidence, dans le Levant, des régisseurs des maisons de commerce ne pouvait s'étendre au delà de dix ans.

Nul citoyen ne pouvait aller en Turquie ni en Barbarie, même en qualité de commis, sans avoir été examiné et agréé par la chambre de commerce (1).

En 1835, encore, aucun passeport n'était délivré pour les Echelles sans le *visa* de la chambre.

On n'accordait l'autorisation de commercer en Levant qu'à ceux qui étaient cautionnés par un négociant français.

Ce cautionnement n'était point exigé en argent ; c'était un simple engagement de répondre des actes du cautionné lorsqu'il occasionnait des dommages que ses compatriotes résidant sur la même Echelle étaient obligés de payer.

Cette précaution demeurée en vigueur jusqu'en 1835 fut maintenue par l'arrêté du 4 messidor an XI.

Les guerres de la Révolution portèrent un coup funeste à notre commerce avec la Turquie. Nos rivaux, à l'occasion de la guerre d'Egypte, avaient réussi à faire adopter par La Porte de nouveaux tarifs où le commerce français était sacrifié.

Napoléon, en 1802, fit recouvrer à la France ses anciens privilèges. Elle obtint la libre navigation de la Mer-Noire, l'abolition du droit de visite aux Dardanelles ; une réduction des droits de douane jusqu'à parfaite indemnité des dommages éprouvés pendant la guerre, et la garantie pour l'avenir d'être toujours traitée par les sultans comme la nation la plus favorisée ; en 1805, il né-

(1) Cette mesure rigoureuse se justifiait par l'habitude où étaient les Turcs de faire peser sur tous les commerçans d'une nation les conséquences de la mauvaise conduite d'un seul. En présence de gouverneurs qui n'avaient d'autres règles que leurs caprices et leurs volontés, le négociant et ses agens ne trouvaient de garantie de sécurité que dans une conduite sage et prudente, dans un respect constant des mœurs, des usages et de la religion du pays, et dans une invariable bonne foi pour toutes les transactions.

gocia un nouveau tarif très avantageux. Puis il exigea de la Porte la prohibition des draps chalons fabriqués en Angleterre.

Mais les hostilités continuelles de l'Europe et surtout de l'Angleterre contre la France rendirent nos rapports avec le Levant très difficiles. Les produits orientaux étaient devenus forts rares sur notre marché (1).

Le commerce du Levant fut forcé de recourir à la voie de terre.

Le 23 mars 1810, la chambre de commerce de Marseille faisait connaître, en ces termes, au ministre de l'intérieur les routes suivies par les marchandises destinées au Levant :

» L'une de ces routes conduit de Strasbourg par Ulm à Vienne, » et de cette capitale à Obersmanstad, ville de la Transylvanie sou» mise à l'Autriche. Les marchandises vont ensuite à Bukarest, » Kutschuk, dans la Romanie, d'où elles sont transportées à An» drinople; de cette ville elles arrivent à Constantinople.

» Une autre route conduit de Vienne à Brodi, ensuite à Odessa, » d'où le transport des marchandises à Constantinople s'exécute » avec facilité.

» Enfin, un négociant de Gênes a ouvert une troisième voie; il » se charge, pour un prix convenu, de faire conduire à Orsova, » ville sous l'administration Autrichienne, sur le Danube, les mar» chandises qu'on lui confie. Lorsqu'elles sont parvenues à Orsova » leur expédition pour Constantinople n'est plus à la charge de » l'entrepreneur Génois (2).

(1) Au mois de septembre 1813, il n'existait à Marseille que 30 balles laine de Tunis. Le prix était de 220 francs 50 centimes les 100 kil.

Le 12 juin 1807, la chambre de commerce de Marseille écrivait au ministre de l'Intérieur :

« Il serait heureux pour nous, Monseigneur, ainsi que vous avez la bonté » de nous en témoigner le désir, de pouvoir chaque mois adresser, à V. E., le bulletin de l'état du commerce français en Levant, mais ce commerce *n'existe pas!*

» ...... Nous étions déjà informés des intentions de S. M. l'empereur et » roi relativement au désir de Sa Hautesse de voir les États de sa domination approvisionnés de draps français....

» Mais par quelle voie pourrions-nous aujourd'hui faire parvenir nos envois » à leur destination, lorsque la guerre enveloppe la plupart des nations et que » celles mêmes auxquelles elle est encore étrangère, ne jouissent de leur neu» tralité que d'une manière très imparfaite.

»..... Vous avez indiqué, Monseigneur, le port de Trieste et les villes neu» tres. Le port de Trieste est depuis quelque temps étroitement resserré par » les Anglais. La cour de Vienne ne leur a fait, à cet égard, que d'inutiles » représentations. »

(2) Lettres pour Paris, registre, n° 6, page 176.

Le 10 novembre de la même année, le ministre informait la chambre de l'intention de S. M. d'interdire bientôt la voie de l'Allemagne au transit des marchandises apportées du Levant, afin de leur faire traverser les provinces Illyriennes ; S. M. voulant faire jouir des avantages de ce transit des peuples soumis à sa domination.

Les consuls du Levant reçurent bientôt des instructions dans ce sens, et ne purent délivrer de certificats d'origine aux marchandises destinées à transiter sur un territoire étranger ou expédiées par mer (1).

Le commerce adressa des réclamations contre ces ordres, il démontra que la route par les provinces Illyriennes et la Bosnie, impraticable pendant cinq mois de l'année, était en tout temps plus dangereuse et plus dispendieuse que celle d'Allemagne. Ce fut en vain. Il fallut obéir. La chambre de commerce annonçait le 2 juillet 1811, que MM. Gourjon, Baccuet et Comp. avaient formé à Balastro une maison de roulage pour desservir la nouvelle route ; ils se proposaient d'en former un autre à Bosnaserai (Bosnie). Elle sollicitait, en conséquence, l'établissement d'un vice-consul dans cette ville.

Les marchandises expédiées de France en Turquie par l'Illyrie étaient assujéties par les douanes Françaises, par celles d'Italie et d'Illyrie à quatre visites différentes. Il en résultait, disait la chambre de commerce, des dégradations, des avaries, quelquefois même la perte d'objets plus ou moins précieux, égarés ou soustraits par des mains inattentives ou infidèles (2).

Les cotons du Levant, comme les denrées coloniales, ne pouvaient circuler dans l'intérieur de l'empire sans un *passavant*. La douane de Marseille refusait ce passavant à tout négociant qui ne présentait pas l'acquit de paiement des droits. De sorte que la

(1) Lettre du consul de France à Salonique (décembre 1810), registre 6, page 357.

On ne pouvait pas même embarquer des machandises à Smyrne pour Salonique d'où elles seraient venues en France par terre, quoique ce mode de transport par bateaux turcs offrît une double économie de trois mois environ et de près de 150 piastres par balle de coton (page 390). Les certificats d'origine, sans lesquels les marchandises n'étaient point reçues en France, ne pouvant être accordés qu'à celles qu'on devait transporter par terre, le consul de l'île de Chypre se trouvait forcé de les refuser.

(2) *Ibid.* page 418.

marchandise qui avait acquitté les droits dans un autre port de l'empire et qui arrivait à Marseille n'en pouvait plus sortir (1).

En 1810, lorsque le système des licences fut adopté, quelques maisons de Marseille tentèrent de renouer par ce moyen leurs relations avec le Levant, mais les conditions auxquelles on accordait ces licences les rendaient illusoires. Les expéditeurs étaient tenus de former en produits du sol ou des manufactures de France, des cargaisons d'une valeur égale à celles des retours. De sorte qu'un négociant dont toute la fortune consistait en marchandises qu'il avait en Levant ne pouvait point les en faire venir, parce qu'il n'avait ou pas assez de crédit ou pas assez de courage pour consacrer une valeur égale à une expédition de produits français.

Il y a plus : un décret du 31 décembre 1811 concernant les assortimens des cargaisons destinées aux échelles du Levant et de Barbarie, ordonnait de composer la *moitié* de ces cargaisons en étoffes de soie et en dorures des manufactures nationales. C'est à cette seule condition que les *retours* étaient admis dans les ports de l'empire.

Or, les soies et dorures n'avaient jamais été comprises dans les exportations nationales en Levant et en Barbarie que pour 2 1/2 pour cent.

On s'explique aisément comment, avec une tel régime, nos relations dans ce pays avaient perdu, à la fin du règne de Napoléon, toute leur importance. Il n'existait en 1816 que 23 maisons françaises dans les échelles du Levant et de la Barbarie. En l'an XII il en restait encore 36. En 1789, plus de 81 maisons françaises y florissaient.

L'article 4 du dernier traité de Napoléon avec la Porte, confirma l'art. 8 des anciennes capitulations. Il est ainsi conçu :

« Les marchandises qui, sous le bon plaisir de l'empereur de » France, seront apportées de ses états dans les nôtres par ses » marchands, de même que celles qu'ils exporteront seront esti- » mées au même prix qu'elles l'ont été anciennement pour l'exac- » tion des douanes, qui se fera de la même façon, sans qu'il *soit* » *fait aucune augmentation sur l'estime desdites marchandises*.»

Telle était notre situation en 1816; un avenir de paix faisait concevoir à notre commerce l'espoir de renouer avec l'empire ottoman d'utiles relations.

(1) *Ibid.* page 485.

Malheureusement, Louis XVIII envoya pour représenter la France à Constantinople, le marquis de Rivière.

Cet ambassadeur, complètement ignorant des intérêts qu'il était chargé de protéger, et même de la nature des pouvoirs que ses fonctions lui conféraient, signa, sans le consentement du ministre des affaires étrangères, un nouveau tarif qui, en élevant pour nous et non pour les autres l'évaluation des marchandises, soumettait les français à des droits deux fois et demi et même cinq fois plus forts(1) que ceux que payaient les négocians des autres états. En vain des réclamations furent adressées, en 1817, 1818 et 1819, par les divers corps de nation en Levant et par la chambre de commerce de Marseille contre cette mesure désastreuse; en vain, M. le duc de Richelieu, frappé des suites déplorables que cette mesure devait entraîner, ordonna à M. de Rivière de demander un sursis à l'application de ce tarif; la France, vaincue par l'Europe coalisée, dépouillée du prestige des victoires de Napoléon dont le nom seul avait jusqu'alors fait trembler le Divan, ne put rien obtenir; les marchandises françaises étaient retenues par la douane turque, qui ne consentait à les livrer qu'aux conditions du nouveau tarif. Il fallut céder. La France, que l'Angleterre n'avait jamais pu parvenir à déposséder de ses anciens priviléges en Turquie', dut courber la la tête sous le joug consenti par son ambassadeur.

Ainsi, par exemple, elle dut se soumettre à payer sur ses exportations en coton deux piastres et demie par quintal, tandis que les Autrichiens, les Anglais, les Rayas, ne payaient qu'une piastre, et les Russes, trois quarts de piastre.

Avant le tarif de 1816, les Français ne payaient pas même une piastre par quintal.

« Avant cette époque, disaient, dans une pétition présentée » à la chambre des députés en 1819, MM. Guérin de Foncin et » Comp., avant cette époque, les négocians étrangers achetaient » ou empruntaient le pavillon français pour jouir des avantages qui » s'y trouvaient attachés.

» Depuis 1816, ou du moins depuis qu'ils ont en vain réclamé » l'observation des traités, les Français se sont vus forcés de recourir à des pavillons étrangers, ou d'acheter des Rayas, leurs

(1) Le droit de sortie sur les laines de chevron était de 25 aspres dans le tarif français et de 4 dans celui de nos rivaux. L'étain était soumis à l'entrée au droit de 500 aspres pour les Français et de 120 pour les autres nations

» agens ou leurs censaux, ce que ceux-ci achetaient de l'ambassa-
» deur de France.

» Est-il rien de plus déplorable qu'un tel état de choses, disaient » encore les pétitionnaires ; ..... toute préférence, tout privi- » lége, en oubli des traités solennels, ont cessé d'exister pour les » Français aux Echelles du Levant ; une infériorité humiliante et » ruineuse sur les autres étrangers pèse sur eux.»

Cette pétition fut accueillie avec faveur par la chambre sur les conclusions du rapporteur, ainsi conçues :

» C'est pour prévenir la ruine totale de notre commerce du » Levant, et la perte de nos priviléges, héritage précieux de nos » anciens rois, que la commission propose à la chambre de ren- » voyer et de recommander cette pétition au président du conseil » des ministres, pour aviser aux moyens les plus prompts et les » plus efficaces de réparer un si grand mal.»

Cette révoltante inégalité à l'égard des Français se prolongea plusieurs années. En 1820, seulement, le tarif des Autrichiens ayant été révisé, il fut assimilé à celui des Français; dans les années suivantes, l'égalité entre les puissances européennes fut successivement rétablie, à mesure que l'époque du renouvellement de leurs conventions arriva.

Voici, d'après une lettre écrite par la chambre de commerce, au ministre des finances, le 10 avril 1819, quelle était à cette époque l'état de nos relations en Levant :

« Malgré l'affaiblissement du commerce du Levant, les Français » y portent encore annuellement 14 à 1,500 ballots de draps et » de bonnets, beaucoup d'étoffes de soie, beaucoup de dorures, » des fils et des tissus de coton, une grande quantité de quincail- » lerie, de mercerie, de bijouterie, horlogerie, etc.

» Nous fournissons encore aux échelles des produits de nos » fabriques, une grande quantité du papier qu'on y consomme, » des cordes de chanvre et de spart, de la tannerie, de la serru- » rerie, etc.

La chambre demandait dans cette lettre que le droit d'entrée sur les cotons du Levant, venus par bâtimens français, ne fût pas plus élevé que celui perçu sur ceux d'Amérique.

» Il vient actuellement à Marseille, disait-elle, moins de la moi- » tié de la quantité de coton du Levant, que cette place n'en re- » cevait avant la Révolution. »

Le tarif de 1816 par suite de la dépréciation toujours croissante

des monnaies turques et de son application aux autres nations, avait cessé de nous être désavantageux. Il dut être révisé en 1837. La France et l'Angleterre négocièrent de concert cette révision. Le nouveau tarif fut arrêté le 5 avril 1838.

La valeur de plusieurs articles qui forment le principal objet de nos exportations y est exagérée. Les cotons sont taxés à 15 p. % environ au-dessus du prix moyen des années antérieures. Les cotons de Tarsous ou de Caramanie, les plus inférieurs de tous, devraient être séparément évalués ainsi que le sont ceux de la Syrie.

Une différence encore plus forte se remarque entre l'évaluation et le prix réel des soies. Pour quelques qualités cette différence va jusqu'à 50 p. %.

Le nouveau tarif nous est défavorable à Constantinople, mais il l'est bien plus encore dans les autres échelles où les produits d'exportation, généralement d'une qualité inférieure sont beaucoup au-dessous de l'évaluation consentie par les ambassadeurs. La raison en est simple : ces négociations étant suivies à Constantinople, on ne consulte que les commerçans de cette ville, et ceux ci se préoccupent peu des intérêts des négocians établis dans les autres parties de l'empire Ottoman. Les renseignemens dont dispose l'ambassadeur sont nécessairement incomplets. Il est évident que le ministre du commerce aidé des conseils de la chambre de commerce de Marseille, serait plus apte que notre ambassadeur à négocier et à conclure de pareils traités.

Une nouvelle aggravation a été consentie par les représentans de France et d'Angleterre. Les droits d'entrée et de sortie étaient fixés à 3 p. %. Les premiers ont été élevés à 5 (1), les seconds à 12 p. %. Cette augmentation a été motivée par la promesse faite par la Porte de supprimer les monopoles et les droits de circulation intérieure, établis par les autorités locales sur tous les points de l'empire. Malheureusement des deux mesures corélatives qui devaient être appliquées en même temps, une seule l'a été, c'est l'augmentation des droits. Les monopoles, les droits intérieurs, les abus, etc., n'ont pas été généralement supprimés. Il faudrait pour obtenir cette suppression plus de force et d'unité que n'en possède le pouvoir central en Turquie. Il y a donc lieu, puisque la condition des nouveaux droits n'a pas été remplie, de revenir

(1) Lorsque la marchandise importée est destinée a être trausportée en d'autres pays, elle n'est assujétie qu'au droit de 3 pour cent.

aux anciens. Cela serait d'autant plus juste que la Russie n'ayant pas adhéré au nouveau tarif continue à payer l'ancien droit de 3 p. °|₀, c'est-à-dire 9 p. °|₀ de moins que nous, pour ses exportations, et 2 p. °|₀ de moins pour ses importations. La justice exige que l'égalité soi maintenue entre toutes les puissances en Turquie. La situation actuelle est intolérable : nous sommes retombés dans l'infériorité qui a pesé sur nous de 1816 à 1820. Le commerce français en est réduit encore à trouver avantage à emprunter le pavillon Russe. Ce préjudice et cette humiliation ne sauraient se prolonger. Le gouvernement de France a le droit et le devoir de les faire cesser puisqu'ils sont contraires au traité conclu le 25 novembre 1838 et ratifié le 21 mars 1839 (1).

On voit que la défense de nos intérêts commerciaux à Constantinople y exigerait la présence d'un fonctionnaire spécial dont la vigilance et l'activité fussent entièrement consacrées à cet important objet. L'ambassadeur du roi absorbé par de hautes questions politiques se trouve obligé de négliger les affaires et les réclamations du commerce.

Le 12 octobre 1838, le corps de la nation française à Constantinople adressa une pétition à l'ambassadeur du roi près la Porte-

(1) On lit ce qui suit dans l'article Ier.... « Il est, en outre, expressément entendu que tous les droits, priviléges et immunités que la Sublime-Porte accorde aujourd'hui, ou pourrait accorder à l'avenir, aux bâtimens et aux sujets de toute autre puissance étrangère, seront également accordés aux sujets et aux bâtimens français qui en auront, de droit, l'exercice et la jouissance. »

L'art. 2 est ainsi conçu : « Les sujets de Sa Majesté le roi des Français ou leurs ayant-cause pourront acheter, dans toute les parties de l'empire Ottoman, soit qu'ils veuillent en faire le commerce à l'intérieur, soit qu'ils se proposent de les exporter, tous les articles, sans exception, provenant du sol ou de l'industrie de ce pays. La Sublime-Porte s'engage formellement à abolir tous les monopoles qui frappent les produits de l'agriculture et les autres productions quelconques de son territoire, comme aussi elle renonce à l'usage des *teskerés* demandés aux autorités locales, pour l'achat de ces marchandises, ou pour les transporter d'un lieu à l'autre, quand elles étaient achetées. Toute tentative qui serait faite par une autorité quelconque pour forcer les sujets français à se pourvoir de semblables permis ou *teskerés*, sera considérée comme une infraction aux traités, et la Sublime-Porte punira immédiatement, avec sévérité, tous vézirs ou autres fonctionnaires auxquels on aurait une pareille infraction à reprocher, et elle indemnisera les sujets français des pertes ou vexations dont ils pourront prouver qu'ils ont eu à souffrir. »

L'article 9 stipule que cette convention sera exécutée dans toutes les provinces de l'Empire Ottoman, y compris l'Egypte et la Barbarie.

Ottomane à l'effet d'obtenir l'établissement dans cette échelle d'un consul de France pour la prompte expédition des affaires contentieuses, lesquelles, par suite du mode d'instruction et de jugement des procès, suivi à Constantinople par exception aux autres échelles, éprouvent des lenteurs et d'autres inconvéniens très préjudiciables aux commerçans de cette place.

La Chambre de commerce de Marseille, le 4 janvier 1839, appuya cette pétition auprès des ministres des affaires étrangères et du commerce. Elle rappela l'exemple de la Grande-Bretagne qui entretient à Constantinople, outre son ambassadeur, à Alexandrie, outre son consul-général, des consuls uniquement chargés de tout ce qui concerne le commerce et la marine. Elle dit que des discussions et des difficultés s'élevaient journellement entre les négocians français et les autorités locales (la douane surtout), difficultés pour lesquelles il paraissait peu convenable de faire intervenir l'Ambassade de France.

Cette demande a été renouvelée par les négocians de Constantinople le 23 avril 1841, et appuyée par la Chambre de commerce de Marseille le 3 juillet de la même année. Espérons qu'il y sera fait droit. L'intérêt de notre commerce en Turquie le réclame. (1)

Il est également indispensable aux progrès de notre commerce en Turquie que le gouvernement permette le transport des marchandises riches sur les paquebots à vapeur.

A quoi sert, en effet, de faire parvenir en treize jours de Constantinople à Marseille l'avis d'une baisse sur les soies, s'il faut attendre trois ou quatre mois avant que la marchandise puisse être livrée au consommateur?

Les états rivaux se sont emparés à notre détriment de ce moyen de transport actif et puissant.

J'ai dit (au chapitre de l'Autriche) que les marchandises de prix destinées au Levant étaient quelquefois expédiées de Lyon et de Paris par Trieste, dotée d'un service de navigation à la vapeur véritablement commercial. Aussi Trieste, après nous avoir enlevé l'approvisionnement du nord et du centre de l'Europe, aspire encore à alimenter le midi.

(1) Il y a long-temps que ce besoin se fait sentir. On lit dans un mémoire du temps de Louis XIV : « A Constantinople, il n'y a point de consul, c'est » M. l'ambassadeur qui en fait la fonction et en retire les émolumens, ce qui » semble avilir la dignité d'ambassadeur. » (*Mémoire des Consulats du Levant.* Bibliothèque du roi, manuscrit 500, Colbert).

L'Autriche se distingue par les efforts habiles qu'elle fait sans bruit pour nous enlever le commerce d'Orient. Vienne et les rives du Danube sont reliées par des steamers à toutes les côtes de la Mer Noire et de la Méditerranée.

L'Angleterre va établir aussi des paquebots de grande dimension dans la Méditerranée pour le transport des marchandises, et si nous ne nous hâtons de l'imiter, elle fixera à Londres l'entrepôt des soies du Levant, que cette capitale partage en ce moment avec Marseille.

Dans ce mouvement universel quel sera le sort de notre ville si le gouvernement ne vient à son aide? Ne nous confions pas aux avantages de notre position, nous les perdrions par une fausse sécurité.

On a invoqué, pour repousser la demande que je fais ici, l'intérêt des navires à voiles : ce motif, fût-il réel, ne serait d'aucun poids, parce qu'on pourrait l'opposer à toute espèce de progrès; mais la concurrence n'est point à craindre, puisque les paquebots ne tranporteraient que des marchandises d'un grand prix, lesquelles vu leur faible volume ne procurent aux navires à voile qu'un frêt insignifiant.

Dans l'intérêt du commerce avec la Turquie, on pourrait accorder aux navires qui en viennent la faculté de toucher aux ports de l'Italie, d'y déposer une partie de leurs marchandises, sans perdre pour le reste de leur cargaison, à leur arrivée en France, le bénéfice de la provenance directe, quand ils produiraient la preuve authentique que rien n'a été chargé dans le port d'escale.

Ainsi, il se rencontre quelquefois dans les échelles du Levant, et notamment dans celles de Syrie, des circonstances qui contrarient la formation des cargaisons, et qui obligent les navires francais à prolonger leur séjour sur un seul point pour y attendre des chargeurs, ou à parcourir tous les lieux d'embarquement afin d'y recueillir des marchandises, ce qui entraîne des retards fort préjudiciables à l'armateur.

Si ces navires avaient un moyen de s'expédier promptement et de diminuer ainsi leurs frais et la perte de leur temps, s'ils pouvaient charger à la fois pour Livourne, Gênes et Marseille, sans avoir à craindre de perdre le privilége de la provenance directe sur la portion destinée à Marseille, les armateurs y trouveraient un grand avantage, sans qu'aucun intérêt national eût à en souffrir.

Insistons aussi sur la nécessité d'obtenir de l'Angleterre la ré-

ciprocité en ce qui touche l'introduction des soies de la Turquie asiatique (1). La France admet dans les ports de la Manche ces soies expédiées d'Angleterre. Ne serait-il pas juste que les Anglais les admissent à leur tour quand elles seraient chargées dans les ports de la Manche? Marseille pourrait alors expédier en transit et par Calais des soies du Levant en Angleterre. Les frais par terre à travers la France, sont très peu élevés (1 à 1 1/2 pour cent). Cette voie nous est fermée. Marseille ne peut envoyer des soies du Levant en Angleterre que par le détroit de Gibraltar. La lenteur du trajet, les frais d'assurance, etc., sur une marchandise aussi riche, ne permettent pas d'employer ce mode de transport ; et cependant bien souvent nous avons à Marseille des soies qui conviennent à l'Angleterre et ne conviennent pas à la France. Ne serait-il pas juste de pouvoir les diriger là où elles trouveraient leur débouché ?

Toute amélioration apportée au régime des quarantaines contribuera aux progrès de notre commerce avec la Turquie. Parmi ces améliorations, il en est une dont la réalisation serait facile et sera sans doute prochaine. Ce serait la faculté de décharger les marchandises aux îles de Frioul et de Pomègue et de les y laisser purger leur quarantaine. Aujourd'hui les navires seuls y stationnent ; ils envoient leurs marchandises dans de petites barques au lazaret de Marseille. Ce transport dure une quinzaine de jours, quelquefois davantage. Or, comme la quarantaine ne commence que le jour où le dernier colis de la cargaison a été débarqué, il en résulte une prolongation de deux ou trois semaines extrêmement préjudiciable au commerce.

Les quarantaines des passagers sont également susceptibles d'une amélioration déjà pratiquée à Trieste. Dans le lazaret de cette ville les vêtemens seuls des voyageurs sont soumis à la quarantaine. Le voyageur dépouillé de ses habits est plongé dans un bain. C'est ce qu'on appelle le *spoglio*. Ainsi purifié et revêtu d'habits qu'il s'est procuré dans la ville ou qu'il y a fait parvenir d'avance, il est admis en libre pratique. L'adoption de cette mesure est indispensable si l'on ne veut éloigner de Marseille toutes les personnes qui passent d'Orient en Occident. Ce serait une perte considérable pour notre commerce. Les négocians de l'Asie qui ont à traiter d'importantes affaires en Europe, au lieu de venir

(1) Voir le chapitre sur l'Angleterre, page 26.

en France iraient en Allemagne par Trieste ou par la Mer-Noire, s'il est vrai, comme le journal *l'Écho de l'Orient* l'assure, que le gouvernement autrichien ait supprimé les quarantaines pour les navires qui remontent le Danube. Il en résulterait un affaiblissement notable dans les transactions de notre place. C'est un danger grave que nous signalons à nos Intendans sanitaires.

§ II. — CONSTANTINOPLE.

Son commerce dans l'antiquité et au moyen-âge. — Brousse. — Relations de Marseille avec Constantinople. — Monnaies. — Poids et mesures. — Importations et exportations du commerce marseillais à Constantinople, de 1783 à 1792. — Nombre des maisons françaises. — Concurrence des étrangers. — Mouvement de la navigation et du commerce par navires français à Constantinople, en 1834, 1835 et 1336. — Navigation entre Marseille et cette Echelle en 1840 et 1841.

Bysance fut dans l'antiquité le centre d'un commerce considérable. Celui de la mer Noire était dans les mains de ses habitans (1). Capitale de l'empire romain, puis de l'empire grec, foyer de plaisirs, de luxe et de magnificence, elle offrait un puissant appât aux commerçans du monde, et devint l'entrepôt des plus riches produits de l'Inde, de la Perse, de l'Asie mineure, de la Russie et de l'Egypte (2). Elle possédait des artistes en tous genres et fabriquait une variété infinie de tissus (3). Le despotisme néanmoins y faisait sentir sa funeste influence. Là, comme en Egypte, les principaux articles tels que la soie, l'huile, le blé, étaient la proie du monopole (4).

Le revenu des douanes à Constantinople, au moyen-âge, était évalué plus de 32 millions d'écus (5).

A cette époque, Gênes et Venise se disputaient et s'enlevaient tour-à-tour la prépondérance commerciale à Constantinople. Les Marseillais ne tardèrent pas à y introduire les produits de l'industrie française et surtout les draperies de Châlons, Beauvais, Paris, Saint-Denis, Toulouse, Béziers, Castelnaudary, Perpignan, les

(1) Hülmann, *Histoire du commerce Byzantin.*
(2) Justiniani, *Hist. vénit., livre IV.*
(3) Const. Porphyrog. de Caremon. aul. Bizant.
(4) Albert d'Aix, *Histoire Hierosolim, livre II.*
(5) Bensam de Tudèle, *Itinéraire.*

étoffes blanches de Narbonne, les couvertures de Provins et les *bancales* de Bagnols (1).

Non loin de Constantinople est la ville de Brousse, ancienne capitale du royaume de Bithynie. Elle contribue à la richesse de Constantinople par ses exportations de soie qu'on évalue à 4 millions. Elle en récolte annuellement près de trois mille quintaux; elle tisse plus de 100 mille pièces de taffetas et autres soieries. Au moyen-âge, la soie de Brousse jouissait déjà d'une haute réputation. Les Italiens venaient y acheter des velours (2).

Le commerce de Marseille conserva toujours une belle position à Constantinople. Dans le dernier siècle, cette échelle, dit Forbonnais, avait le tiers de notre commerce au Levant, Marseille y envoyait annuellement 1,500 ballots de draps (3) et une foule d'autres articles tels que bonnets, papiers, étoffes de soie, d'or et d'argent, sucre, cochenille, indigo, droguerie et café des colonies.

Ce dernier article était réexporté en grande partie de Constantinople dans les ports de la mer Noire où l'importation du café Moka était prohibée.

Les maisons françaises, établies à Constantinople, avaient formé une espèce d'assurance mutuelle contre les risques que pouvait présenter la vente des draps. Un prélèvement de 3 pour cent sur la valeur de chaque ballot servait à former une *caisse de garantie*.

A la fin de chaque année, après avoir couvert toutes les pertes, on répartissait entre les négocians français, au prorata de leur mise, les fonds demeurés disponibles.

Les monnaies en usage à Constantinople sont la piastre et le parat. La piastre de 100 aspres effectifs vaut 40 parats.

Dans le dernier siècle la piastre valait 3 francs.

En l'an X les altérations successives en avaient réduit la valeur à 1 fr. 60. En 1830, elle ne valait plus que 40 centimes, aujourd'hui 22.

On compte aussi par bourse d'argent et bourse d'or.

Une bourse d'argent vaut 500 piastres; une bourse d'or, 30,000 piastres.

(1) Uzano, *Prattica della mercatura.*

(2) Voyage de Schildtberger.

(3) Chaque ballot de drap contenait douze pièces.

Le *juk* est une somme de 1,000 piastres.

L'unité de poids pour le commerce est le *rottolo*, équivalant à un peu plus de deux hectogrammes.

L'*oke* égale kil. 1,2757 (1).

Le quintal de coton est de 45 *okes*.

L'unité pour les mesures linéaires est le *pik ;* on en distingue deux, le grand et le petit ; le grand, appelé *kalab* ou *arschim* équivaut à environ 71 centimètres ; on l'emploie pour mesurer les soieries et les étoffes de laine. Le petit *pik,* appelé *endise,* équivaut à 68 1/2 centimètres.

Le blé se mesure au *kisloz*, équivalant à un peu moins de 3 1/2 décalitres.

L'huile et les autres liquides se vendent à l'*alma*, équivalant à un peu plus de six litres.

L'*alma* d'huile doit peser huit *okes*.

Voici le tableau des articles dont se composaient avant la Révolution nos exportations et nos importations à Constantinople.

(1) L'*oke* a des poids différens selon le pays.

L'*oke*	d'Alep	pèse	1,2607	kilogrammes.
—	d'Egypte	pèse	1,2830	»
—	de Smyrne	pèse	1,2881	»
—	de Tripoli Syrie	pèse	1,2127	»
—	de Raguse	pèse	1,3393	»
—	de Hongrie	pèse	1,2757	»

COMMERCE DE MARSEILLE AVEC CONSTANTINOPLE.

VALEUR MOYENNE DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE 1783 A 1792.

EXPORTATIONS DE MARSEILLE.

MARCHANDISES.	VALEUR.
Draps et étoffes de laine	2,650,000 liv.
Bonnets façon de Tunis	300,000
Dorures et étoffes de Lyon	850,000
Sucre blanc et brut	750,000
Café	970,000
Indigo	580,000
Bois de teinture	100,000
Epiceries	200,000
Fruits secs	50,000
Quincaillerie	200,000
TOTAL	6,650,000 liv.

IMPORTATIONS A MARSEILLE.

MARCHANDISES.	VALEUR.
Cotons en laine	700,000 liv.
Laines de mouton	500,000
Poil de chèvre d'Angora	720,000
Soies Brousse	500,000
Poils de lièvre	150,000
Cuirs en poils	200,000
Peaux de buffle	50,000
Cire de la mer Noire	100,000
Drogues propres à la médecine	120,000
OEufs d'esturgeons salés	30,000
TOTAL	3,070,000 livr.

A cette époque, les français avaient à Constantinople onze maisons de commerce. En 1816, il n'en restait que cinq (1).

En 1834, le nombre des maisons cautionnées inscrites sur les registres de la chambre de commerce de Marseille, était de 19.

Outre ces maisons, il y en avait plusieurs non cautionnées s'occupant du commerce de détail.

Les négocians cautionnés jouissaient, pour les marchandises qu'ils expédiaient sous pavillon français, de l'exemption du droit de 2 p. °/₀ perçu par la chambre de commerce sur les importations du Levant à Marseille.

Ce droit de 2 p. °/₀ payé par l'étranger et par le négociant non cautionné, était souvent réduit d'un quart ou de moitié par l'évaluation modérée de la marchandise importée.

Le privilège était donc peu de chose, et ne compensait pas les inconvéniens qu'il entraînait. Il a été supprimé en 1835.

Les draps sont toujours le principal article des exportations de Marseille pour Constantinople, Ces draps sont, en général, fabriqués dans le midi de la France. Marseille expédie encore des bonnets, des étoffes de Lyon, des tissus de coton, des sucres raffinés, des verres à vitre, des bouteilles, des cuirs tannés, des vins, de la quincaillerie, etc.

Depuis quelques années le goût des usages européens s'est répandu en Turquie. Constantinople a demandé à Marseille d'assez grandes quantités de meubles, de glaces, de pendules, de cristaux et de porcelaine. La supériorité des fabriques françaises dans ces produits assure à notre commerce une source de profits qui, loin de diminuer, s'accroîtra avec les progrès de la civilisation en Orient.

Outre les produits de l'industrie nationale que je viens d'énumérer, notre port envoie à Constantinople les denrées exotiques suivantes: sucre, café, poivre, cochenille, indigo, bois de teinture, etc.

Mais pour ces articles notre commerce lutte avec peine contre la concurrence étrangère. Le marché de Constantinople nous est disputé par Gênes, Livourne, Trieste, l'Angleterre et surtout par les États-Unis qui depuis peu d'années s'y sont présentés avec les

(1) En voici les noms sociaux:
MM. Vt. Olive Bœuf et Ce.—Nicolas Gravier et Ce.—Auguste Castagne et Ce. — Paul Thoron neveu et Ce. — Glavany et Ce.

avantages que leur donnent une marine nombreuse, habile, et l'esprit hardi, aventureux et intelligent de leurs négocians (1).

Une nouvelle concurrence a également surgi depuis peu sur ce marché. C'est celle de la Russie. Pour la première fois, Constantinople a reçu vers la fin de 1836 un assortiment assez important de produits de l'industrie russe, surtout d'articles de quincaillerie commune et de tissus grossiers de coton qu'on supposait provenir de Moscou et de Toula. Malgré la concurrence des articles analogues de l'industrie anglaises ils ont trouvé à se placer. Ils ont même donné du bénéfice quoique leurs prix fussent extrêmement bas. Des ciseaux, par exemple, se sont vendus 60 centimes la douzaine. Des tissus de coton peint de qualité tout a fait inférieure ont été donnés pour un prix encore plus faible relativement. La personne chargée de la vente passait pour un agent du gouvernement russe.

Un nouvel essai de ce genre a été tenté en 1837 par un négociant grec, qui, ayant son principal établissement à Constantinople et des succursales à Odessa, en Macédoine et en Egypte, semblait en parfaite position pour réussir, mais il n'a bien vendu que les articles d'acier, de fer, de cuivre et de laiton; les cotonnades et généralement les tissus de toutes sortes n'ont pu être placés à aucun prix, presque tout le capital a été perdu.

Les principaux articles que Marseille reçoit de Constantinople, sont les blés (tirés pour la plupart de la Russie), les laines, soies, opium, cires, gommes, galles, cuivres en pain, graines jaunes ou Nerprum, cuirs en poil, laines de chevron, fils de chèvre, peaux de lièvre, éponges, essences de rose, cornes, etc.

Les quantités importées de ces articles diminuent sensiblement La première cause de cette diminution est la déplorable situation de l'Empire Ottoman. La guerre, la faiblesse du pouvoir central et par suite l'anarchie, ont déchiré ces riches contrées, et y ont tari les sources de la production.

D'un autre côté, les Anglais et les Américains ont, suivant leur habitude d'opérer et de spéculer, demandé à la Turquie d'immenses quantités de ses produits. Il s'en est suivi une élévation dans les

(1) Ce n'est qu'en 1829, qu'un traité de commerce a été conclu entre la Porte et les États-Unis. Avant cette époque, le pavillon Américain n'était point admis dans les ports de l'empire Ottoman; et c'était par des opérations simulées que les négocians des États-Unis expédiaient à Smyrne quelques chargemens de denrées coloniales.

prix devant laquelle le commerce marseillais, dirigé par une prudence héréditaire, a souvent cru devoir s'arrêter.

Il est encore un fait grave qui s'oppose aux progrès et au succès de nos relations avec Constantinople : c'est la détérioration et l'altération toujours croissantes de la monnaie turque.

Marseille n'est donc plus comme autrefois, le principal et presque le seul entrepôt des marchandises d'Orient; son pavillon ne flotte plus au premier rang dans le port de Constantinople (1). Cependant sa position lui assure toujours des débouchés importans, et il faut reconnaître que si la concurrence étrangère est devenue plus active, que si des causes de décadence se sont rencontrées,

(1) Voici dans quelle faible proportion le pavillon francais participe à la navigation de Constantinople. Le nombre des navires entrés et sortis sous pavillon étranger a été ainsi qu'il suit :

ANNÉES.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
1834	1,811	226,678	1,675	209,903
1835	2,024	280,291	1,927	267,126
1836	3,022	430,095	2,831	402,461

Dans ces nombres les navires français figurent pour :

ANNÉES.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	Navires français.	Tonneaux.	Navirés. français.	Tonneaux.
1834	21	3,685	15	2,669
1835	10	1,800	8	1,510
1836	16	3,522	14	3,155

Parmi les navires entrés en 1836, voici quelle a été la part des divers pavillons étrangers :

Autrichien, 579; — Anglais, 476; — Russe, 584; Sarde, 473; — Grec, 584; — Ionien, 223; — Toscan, 17; — Français 16; — Hollandais 12; — Napolitain, 13; Valaque, 13; — Prussien, 6; — Autres contrées 26.

cependant les progrès de la consommation, de la richesse et de la population sur tout le globe, sont tels qu'une voie immense est encore ouverte à ceux qui savent y entrer avec assez d'audace pour en braver les écueils, et assez de sagesse pour les éviter.

Le commerce effectué sous pavillon français avec Constantinople en 1834, 1835 et 1836 est évalué :

	En 1834.	En 1835.	En 1836.
Importations —	3,076,700 fr.	2,443,300 fr.	1,185,300 fr.
Exportations —	5,782,200	4,130,000	4,592,700

Voici la liste des pricipaux articles de ce commerce :

EXPORTATIONS

DE CONSTANTINOPLE PAR NAVIRES FRANÇAIS.

MARCHANDISES.	1834	1835	1836
	francs.	francs.	francs.
Soie de Brousse..............	3,472,000	1,484,000	2,016,000
Cuivre en pains...............	938,000	840,100	723,500
Laine de brebis pelade.........	220,300	447,100	391,600
Idem surge...................	146,700		
Idem de chevron	4,200	7,400	—
Matières et espèces d'or et d'arg.	340,000	865,000	1,138,000
Opium........................	279,000	291,600	—
Cire jaune....................	78,300	—	69,500
Essence de rose...............	42,000	—	—
Grains-froment................	28,000	—	—
Galles........................	22,700	—	68,300
Peaux de mouton et de bœuf....	21,200	71,600	—

IMPORTATIONS

A CONSTANTINOPLE PAR NAVIRES FRANÇAIS.

MARCHANDISES.		1834	1835	1836
		francs.	francs.	francs.
Tissus de Laine	bonnets	24,000	159,000	27,000
	draps	740,000	512,500	157,500
Tissus de soie		222,500	170,000	65,000
Id. de coton		47,000	—	1,500
Sucre raffiné		347,300	147,500	300,000
Café		273,000	476,500	260,000
Morue		242,500	—	—
Laine fine		184,800	85,200	—
Horlogerie		128,000	76,000	—
Peaux tannées		86,000	152,500	50,000
Meubles		75,000	49,600	33,000
Quincaillerie		74,000	105,500	55,000
Bois de teinture		58,300	—	—
Cochenille		42,500	—	—
Verres à vitres		42,100	57,300	—
Librairie		40,000	52,000	—
Vins de Bordeaux et de Champa.		8,400	41,400	—
Id. ordinaires		28,900		—
Essence de thérébentine		—	82,500	—

Ces chiffres ne donnent pas une idée complète du commerce entre Marseille et Constantinople. Les échanges entre ces deux villes s'opèrent, en général, par navires étrangers. La part du pavillon national va même s'amoindrissant chaque année.

En 1840, sur 30 navires à voile, chargés, partis de Marseille pour Constantinople et jaugeant 7,375 tonneaux, 2 seulement étaient français ; 2 sous pavillon ottoman et 26 sous tiers pavillon, savoir : 13 autrichiens ; 4 grecs ; 3 anglais ; 2 russes ; 2 sardes ; 1 napolitain et un toscan.

Les états de douane comprennent, en outre, parmi les navires partis chargés, 35 paquebots à vapeur de l'État, jaugeant 26,198 tonneaux. Il est aussi parti de Marseille pour Constantinople, en 1840, 40 navires sur lest, jaugeant 9,522 tonneaux sous tiers-pavillon, dont 22 autrichiens, 11 napolitains, 3 sardes, 3 grecs, 1 russe ; total 105.

Les navires à voile venus de Constantinople à Marseille pendant

a même année, sont au nombre de 32, jaugeant 7,470 tonneaux, tous chargés, dont 7 français, 25 tiers-pavillon. Ajoutons à ces chiffres, pour être d'accord avec les états de la douane, 36 paquebots à vapeur de l'État, de 27,478 tonneaux, désignés comme chargés quoiqu'ils ne portent aucune marchandise.

En 1841, le nombre des navires à voile, partis de Marseille pour Constantinople, a été de 131, jaugeant 30,118 tonneaux; huit seulement étaient français. Les autres, dont 70 sur lest, étaient sous tiers-pavillon. On en a compté 78 autrichiens. Il est sorti, en outre, 35 paquebots à vapeur; total 166.

Pendant la même année, 73, navires chargés, jaugeant 32,204 tonneaux, sont venus de Constantinople à Marseille; 42, dont 33 à vapeur étaient français.

§ III. — SMYRNE.

Commerce entre Marseille et cette Échelle, de 1783 à 1792 et en 1839.— Causes de décadence. — Mouvement commercial entre Smyrne et l'étranger.

Cette ville est l'entrepôt général d'une grande partie de l'Asie.

Les marchandises qu'elle reçoit sont expédiées dans l'intérieur jusqu'en Perse.

C'était avant la Révolution l'Échelle où le commerce avait le plus d'importance.

Marseille y envoyait annuellement douze ou quinze navires.

Quand ils ne pouvaient *estiver leur retour* dans l'Échelle même, ils allaient charger de l'huile et autres denrées à Mételin, au Volo, au golfe de Cassandre, à Zeyton, Sanderly, et autres lieux de l'Archipel.

Quoique l'exportation du blé fut prohibée, ce pays nous en fournissait en temps de disette d'assez fortes quantités. En 1716 Marseille en reçut 150,000 charges (240,000 hect.)

Voici le tableau de la valeur moyenne des importations et des exportations entre Smyrne et Marseille, avant la Révolution et en 1839 :

A la première de ces époques, les valeurs importées par le commerce marseillais étaient de 20,050,000 liv. Le chiffre total du commerce étranger à Smyrne était de 70 millions. On verra ci-après que l'un et l'autre ont éprouvé une énorme diminution. Les pricipales causes en sont dans l'appauvrissement progressif du pays, dans le remplacement, pour une partie des consommateurs, des draps et tissus de soie par des tissus de coton, etc.

COMMERCE DE MARSEILLE AVEC SMYRNE.

EXPORTATIONS DE MARSEILLE.

NATURE DES MARCHANDISES.	valeur moyenne de 1783 à 1792.	Valeur en 1839.
Draps londrins	1,500,000 liv.	294,000 fr.
Etoffes de laine	200,000	
Etoffes de soie	300,000	83,200
Etoffes mêlées d'or et d'argent	400,000	44,000
Sucre blanc et brut	800,000	49,100
Café	950,000	107,200
Indigo	700,000	—
Cochenille et épiceries	500,000	66,700
Bonnets façon de Tunis	150,000	82,600
Matières d'or et d'argent	900,000	—
Mercerie, quincaillerie, peaux chaussures, verrerie, morue, tissus de coton, etc	—	407,600
Totaux	6,400,000 liv.	1,134,400

IMPORTATIONS A MARSEILLE.

MARCHANDISES.	valeur moyenne de 1783 à 1792.	valeur en 1839.
Cotons en laine	6,000,000 liv.	1,310,700 fr.
Cotons filés rouges	2,400,000	—
Poils de chèvre d'Angora	1,300,000	—
Laines de chevron	1,050,000	126,800
Laines de mouton	1,350,000	408,000
Soies Brousse et ardazines	300,000	266,200
Cotons filés blancs	200,000	—
Huile d'olive	780,000	3,685,400
Gomme et racines d'alizari	170,000	54,300
Drogues	100,000	259,200
Cuivre, cire, blé, opium, éponges, peaux de lièvre, sangsues graines de lin, cornes	—	1,548,700
Totaux	13,650,000 liv.	7,659,300

Aux articles exportés dans le dernier siècle indiqués dans le tableau ci-dessus, il faut ajouter, d'après Savary : 600 ballots papier d'enveloppe et 30 caisses papier à écrire, de 24 rames par caisse.

Le coton en laine était l'article le plus important des retours de Smyrne.

Le pays en produisait annuellement 42 à 43 mille balles, dont 12 à 13 mille passaient en France, 8 mille en Hollande, 3 mille en Angleterre, 5 mille en Italie.

De 1785 à 1792, il s'en exportait près de 20,000 balles par an pour Marseille où on les vendait de 100 à 110 fr. le quintal. En 1817, Smyrne en expédiait encore 8000 balles à Marseille où le prix était alors de 170 à 180 fr. le quintal.

Depuis 1825, les cotons d'Egypte opposent une concurrence fatale à ceux de Smyrne. Cet article est en décadence. Cependant, en 1833, la récolte a encore été assez abondante; on l'évalua à 30,000 balles. A la fin de 1833, les prix du coton à Smyrne étaient, par quintal (45 ocques), de 280 piastres, le Souboujac, et 250 à 260 les autres qualités (1).

On comptait à Smyrne en 1789 dix-neuf maisons de commerce françaises ; en 1816, cinq.

En 1834 il n'y en avait quinze inscrites sur les registres de la chambre de commerce.

Le commerce de Smyrne décheoit par suite du monopole que le grand-seigneur a établi sur divers articles dont la vente a été dès lors concentrée à Constantinople.

Ainsi, les soies de Brousse, dont Smyrne exportait encore, il y a 8 ou 10 ans, de fortes quantités, sont toutes dirigées sur Constantinople.

L'opium, les cuivres des mines de Tokat et autres de l'Anatolie, sont en régie. Le *mirigi*, chef de cette régie, est le seul acheteur et le seul vendeur de ces articles.

Les laines de l'Anatolie sont également livrées à une sorte de monopole. Les grands de Constantinople se font délivrer par faveur ou intrigue des *firmans* pour avoir la faculté d'acheter seuls dans tel ou tel district. Ces laines sont transportées de préférence à

(1) En 1839, le prix du coton à Smyrne était de 120 francs les 100 kil. — Le blé se vendait 25.50 l'hect. — La soie 30.25 le kil. — L'huile 95 fr. les 100 kil. — Les draps de France, 5 fr. le mètre ; d'Allemagne 7 fr. 50 ; de Belgique, 9 fr. 50 : les bonnets de France 17.50 la douzaine ; de Tunis, 85 fr. la douzaine.

Constantinople, et Smyrne a été encore dépouillée de cette branche de commerce(1834)(1).

A mesure que les retours de Smyrne à Marseille ont diminué d'importance, la même influence s'est fait sentir sur les objets d'exportation.

Autrefois Smyrne recevait de Marseille de nombreux envois de denrées coloniales. Les Américains nous ont enlevé, en grande partie, cet approvisionnement. Ils importent directement ces denrées des lieux de production.

Que Marseille s'efforce de reconquérir cette branche de commerce. Les denrées coloniales sont la base des opérations à Smyrne. Ce sont les objets d'échange dont la réalisation est la plus prompte et la plus facile. Une cargaison de ces denrées composée dans les proportions suivantes y obtiendrait un placement rapide :

Café, 3,000 quintaux. — Sucre Havane, 2,000 quintaux. — Poivre, 300 sacs. — Girofle, 20 barils. — Indigo, 20 caisses. — Cochenille, 20 surons. — Bois de teinture Fernambouc, 50 quintaux (1834).

Les frais à la vente sont d'environ 10 pour cent de la valeur, douane comprise.

Le nolis de Marseille à Smyrne se paye généralement 5 à 6 piastres par 100 kil de sucre ou de café, et 7 à 6 par 100 kil. de sucre raffiné en barrique.

Les produits de l'industrie nationale ont également à lutter à Smyrne contre ceux de l'étranger.

Nos fabriques de bonnets privées par les tarifs de la Restauration des qualités de laines dont l'Italie a su s'emparer, ont été vaincues par leurs rivales de Gênes, Livourne et Trieste.

Les manufactures de draps de la Belgique et de l'Allemagne fabricant des produits mieux appropriés aux besoins de la consommation ont enlevé aux nôtres des débouchés étendus.

Le gouvernement a constamment refusé le transit de draps de Belgique par la France. Ce serait cependant un moyen de rendre quelque activité au commerce et à la navigation entre Smyrne et Marseille (1830) (2).

Telles sont les causes de la diminution qu'on aura remarquée

(1) La convention de 1838, a prononcé la suppression des monopoles, mais ce n'est encore là qu'une promesse.

(2) Depuis 1830, ce transit a été autorisé.

dans le tableau qui précède. L'étranger prend une plus large part que nous au commerce de Smyrne. De 1835 à 1839, les entrées et les sorties de ce port on présenté une moyenne de 85,276 tonneaux dont 12,142 seulement sous pavillon français. La moyenne des importations dans la même période a été de 13,838,000 fr. dont 1,396,400 francs de France; celle des exportations de 28,358,400 fr., dont 5,646,100 fr. pour France.

Voici la part de chaque nation dans ce commerce et cette navigation en 1839 :

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	Navir.	valeurs import.	Navir.	valeurs export.
		francs.		francs.
Angleterre y compris Malte..	96	6,055,200	119	10,837,800
Autriche................	53	3,8I4,200	61	7,285,700
France..................	75	1,134,400	70	7,659,300
Etats-Unis..............	46	3,323,100	25	4,360,800
Sardaigne...............	27	323,300	19	2,171,100
Toscane.................	16	189,400	4	454,700
Etats-Barbaresq., Egypte, etç	17	743,500	9	141,500
Russie..................	—	1,174,600	11	1,418,200
Hollande................	8	189,500	11	1,410,200
Belgique................	2	82,000	1	116,000
Deux-Siciles............	4	—	—	—
Villes Anséatiques......	—	—	3	—
Espagne.................	2	—	—	—
Suède...................	2	—	1	—
Totaux..........	318	17,029,100	334	35,856,000

Le port de ces navires était de 52,207 tonneaux à l'entrée, et de 54,445 à la sortie.

Il faut ajouter à ces chiffres pour la navigation de *caravane* ou de cabotage :

A l'entrée, 881 navires jaugeant 62,461 tonneaux.
A la sortie, 838 navires jaugeant 59,829 »

Les bateaux à vapeur anglais et autrichiens prennent une part active à cette navigation qui s'étend jusqu'à la Mer-Noire.

Le nombre des navires français employés à la navigation directe entre Smyrne et la France en 1839 a été :

Entrée, 64 navires jaugeant 7,666 tonneaux.

Sortie, 66 navires jaugeant 7,879 tonneaux.

En 1840, Marseille a expédié pour Smyrne 34 navires francais jaugeant 4,213 tonneaux, (16 étaient sur lest) et 4 jaugeant 770 tonneaux sous tiers pavillon, dont 1 sur lest.

Elle a reçu de cette provenance, 15 navires, français, jaugeant 2,321 tx., et un sarde, jaugeant 133 tonneaux, tous chargés.

Voici le mouvement de 1841 :

Entrée à Marseille : 22 navires français chargés, jaugeant 3,421 tonneaux, et 1 hanôvrien sur lest, de 70 tonneaux.

Sortie de Marseille : 77 navires jaugeant 9,353 tonneaux, 39 étaient chargés, 72 sous pavillon français.

Malgré les causes de décadence que j'ai indiquées, on remarque que depuis deux ans (1834), l'exportation de nos produits en draps, bonnets, soieries, schalls de Nismes etc., commence à reprendre quelque importance. Puisse ce mouvement ascendant se soutenir. Il faut pour cela que nos manufacturiers se pénètrent de la nécessité d'améliorer leurs produits comme l'ont fait ceux de Verviers, de Francfort, etc.

Les fabricans étrangers ont en Levant des agens qui les informent des goûts, des observations de l'acheteur et des qualités les plus convenables au consommateur. C'est ainsi qu'ils donnent à leur industrie un développement qui tourne au détriment de la nôtre.

Notre marine souffre beaucoup aussi de la concurrence étrangère en Turquie. Elle a néanmoins fait de notables efforts pour la combattre. Il y a quinze ans le nolis pour les cotons était de 9 à 10 fr. les 40 kil.; aujourd'hui il est à 4 fr. 50. Celui des laines qui était de 6 à 7 fr. est descendu à 3 fr. Celui de l'huile de 6 fr. 50 à 7 fr. la millérole est tombé à 4 fr. 25.

Cette navigation mérite particulièrement la protection du gouvernement. Les navires destinés au commerce des Échelles sont construits et disposés pour l'estivage des productions de ces pays, et ne peuvent sans des changemens dispendieux être employés à d'autres commerces.

Nos relations avec le Levant ont surtout besoin de sécurité. Trop souvent nos négocians ont eu à subir les vexations et les caprices des pachas. Sans doute aujourd'hui ces atteintes à la dignité de la nation française ne se renouvelleraient pas sans que le gouverne-

ment du roi en obtînt prompte satisfaction. Des forces navales imposantes protègent notre commerce dans ces parages (1).

§ IV. SALONIQUE. — MACÉDOINE.

Commerce de Marseille avec Salonique dans le dernier siècle et en 1838. — Articles d'importation et d'exportation. — Commerce étranger et Marseillais à Salonique.

La Macédoine est une des plus riches provinces de la Turquie d'Europe. Salonique est le centre de son commerce. C'est une ville de 60,000 âmes.

Salonique, au temps de l'empire grec, recevait dans son port de nombreux étrangers. Elle était célèbre par la foire de Saint-Démétrius qui réunissait des marchands de toute les nations, Marseillais, Italiens, Espagnols, Arabes, Egyptiens, Syriens (2).

Le commerce des Marseillais avec cette échelle était très florissant en 1775. La quantité de marchandises qu'ils y importaient était considérable. De là, elles étaient répandues dans la Bosnie, l'Albanie, la Dalmatie, la Moldavie, la Valachie, la Bulgarie, la Servie et même la Morée.

Mais en 1778, les communications par terre entre Salonique et le reste de la Turquie furent frappées d'un droit dont jusque là elles avaient été exemptées. Ce fut un coup funeste porté à la prospérité de Salonique (3).

D'un autre côté, les négocians d'Andrinople s'apercevant qu'ils n'étaient que les facteurs de ceux de Salonique et de Constantinople songèrent à tirer parti de leur position. Ils se mirent en relation directe avec le dehors.

Dès lors, Salonique déchut rapidement. Les importations de Marseille en draps qui étaient de 1,000 à 1,200 ballots furent réduites à300.

Chaque ballot se vendait de 1,000 à 1,200 piastres. La piastre

(1) Dans l'intérêt des marins français qui fréquentent le port de Smyrne, la chambre de commerce de Marseille y fit construire, en 1826, un hôpital au prix de 120,000 fr.

(2) *Dialogues grecs*, publiés par M. Hase, dans le tome IX des *Notices et Extraits* des manuscrits de la bibliothèque du roi.

(3) *Tableau de la Grèce*, par M. de Beaujour, tom. 2, page 184.

valait alors 35 à 40 sous. Un autre cause de la décadence de nos importations en cet article fut l'introduction des draps d'Allemagne, connus sous le nom de draps de Leipsick.

Voici le tableau de la valeur des exportations et importations opérées entre Marseille et la Macédoine de 1783 à 1792, et en 1838 ; les chiffres ont été puisés à des sources officielles:

EXPORTATIONS DE MARSEILLE.

MARCHANDISES.	Valeur moyenne de 1783 à 1792.	Valeur en 1838.
Draps et étoffes de laine......	650,000 liv.	47,000 fr. (Draps et étoffes de laine; Etoffes de soie mêlées d'or et d'argent)
Etoffes de soie mêlées d'or et d'argent..................	200,000	
Sucre blanc et brut..........	560,000	54.600
Café.......................	780,000	47,000
Indigo.....................	360,000	—
Epiceries..................	100,000	10,000
Quincaillerie et meubles......	50,000	45,000
Peaux brutes, verres à vitr., etc.	—	166,900
Total..................	2,700,000	370,500

IMPORTATIONS A MARSEILLE.

MARCHANDISES.	Valeur moyenne de 1783 à 1792.	Valeur en 1838.
Cotons en laine...............	2,560,000 liv.	52,000 fr.
Laines de mouton...........	940,000	310,000
Blé froment................	600,000	—
Grains divers..............	400,000	—
Huile d'olive..............	270,000	—
Tabac, suif, cire, etc.......	1,130,000	—
Etoffes de laine............	200,000	—
Soie écrue, viande salée, etc..	—	338,900
Total................	6,100,000	700,900

Le commerce entre Marseille et Salonique, interrompu pendant la Révolution, avait repris quelque activité sous les premières années de la Restauration. Mais l'insurrection des Grecs, en 1821, jeta ce beau pays dans toutes les horreurs de la guerre. Il n'est resté à Salonique aucune des maisons de commerce qui contribuaient à sa prospérité et entretenaient des relations avec Marseille. Leurs chefs ont été massacrés ou forcés de s'exiler.

Depuis quelques années néanmoins, d'utiles rapports ont été renoués. Ces rapports sont susceptibles d'extension. Salonique offre à notre commerce de nombreux articles d'importation et d'exportation. Je vais en indiquer les principaux, aidé par l'excellent ouvrage de M. de Beaujour et par les renseignemens qu'a bien voulu me communiquer un des plus honorables négocians de notre ville.

Articles d'importation.

Cotons. — A la fin du dernier siècle, on évaluait la récolte annuelle du coton en Macédoine à 70 mille balles du poids de 80 kil. environ.

20,0000 balles etaient filées dans le pays, 30,000 étaient exportées pour l'Allemagne, 12,000 pour Marseille, le reste pour Venise, Livourne, Gênes, Londres et Amsterdam.

Pendant les guerres que l'établissement de la république française alluma dans toute l'Europe, Marseille continua à recevoir des cotons du Levant par bâtimens neutres.

Sous l'empire, le blocus continental fit cesser toutes les expéditions maritimes. Les cotons de Macédoine furent dirigés par terre sur Paris.

Après la Restauration, ils reprirent leur voie naturelle, et reparurent sur le marché de Marseille.

Mais des changemens importans s'étaient opérés. La culture du coton avait pris une grande extension dans les Etats-Unis. Le Havre, entrepôt des envois d'Amérique, offrit d'immenses approvisionnemens aux filateurs du Nord et du centre de la France. Ceux-ci trouvèrent le coton américain plus blanc, plus soyeux, plus net, d'un brin moins âpre à la filature et le préférèrent aux produits du Levant.

Il en est résulté une diminution dans les plantations en Macédoine, et les récoltes réduites de moitié passent en général à Trieste qui en est devenue l'entrepôt exclusif.

Marseille n'en a presque plus reçu ; et même depuis 1825, des

années entières se sont écoulées sans qu'il soit arrivé sur notre marché une seule balle de coton de Macédoine.

En 1833, la hausse des cotons dont le prix s'éleva de 85 à 112 fr. les 100 kil., reporta l'attention sur les pays qui produisent cette denrée. Cependant, telle est la difficulté de renouer des relations interrompues, que Salonique, durant cette année favorable, n'en exporta pas pour Marseille plus de 1,200 balles. En 1838 l'exportation de Salonique en coton pour toute destination, n'a été que de 260,400 fr., dont la majeure partie pour Trieste.

Laines.—La Macédoine produisait des laines très estimées. Avant la Révolution, elle en fournissait à Marseille chaque année 3,000 balles de 150 kil. environ. Mêlées à celles du Béarn et du Roussillon, elles servaient à la fabrication des *Londrins* que nous exportions en Levant.

Nos achats en laine de Macédoine étaient supérieurs à ceux des autres places de commerce. Cependant en 1790 une diminution se fesait déjà sentir dans nos exportations. Elles n'étaient plus que de 1,800 balles.

Aujourd'hui c'est à peine si elles sont de 800 balles chaque année. La faveur dont a joui cet article en 1833 à Marseille n'a pu les élever au-delà de 1,000 balles.

Certes, elles seraient bien plus considérables, si ce produit n'était pas frappé, à l'entrée en France, de droits énormes.

Grâces soient rendues au gouvernement du roi qui a diminué d'un tiers ces droits établis sous la Restauration.

Ce n'est là sans doute qu'un premier pas dans la carrière des améliorations. Cet article, considéré comme matière première, et par conséquent comme source de travail et de profit, ne doit être soumis qu'à un simple droit de balance.

Ce serait un moyen puissant de ranimer notre commerce avec le Levant, et de partager avec l'Angleterre et les États-Unis les bénéfices qu'ils font sur un produit important que la France leur abandonne.

Soie. — Cet article nous venait du Levant en qualité peu convenable, surtout pour les manufactures du Midi de la France, qui ont besoin de belles matières premières pour leur fabrication. Salonique s'est efforcée de satisfaire à ce besoin. Les soies qu'elle nous expédie, sont bien mieux soignées qu'autrefois. Ce progrès est dû aux soins persévérans d'une maison de Salonique, qui, secondée par des ouvriers venus du Piémont, a procédé à des préparations

mieux entendues tant sous le rapport du choix, de la finesse et du lustre que sous celui du pliage.

Il en est résulté de grands avantages pour le commerce de Salonique. Cette soie désignée *façon Piémont* est très recherchée. Malheureusement les difficultés que présente la préparation de cette qualité en restreignent la quantité. Marseille en reçoit à peine chaque année 2,500 kil. qui arrivent dans des caisses. (1834).

Cet article négligé jusqu'à ce jour par les Anglais a, depuis peu, attiré leurs regards. En 1833 ils ont exporté la plus grand partie de ce qui a été mis en œuvre aux environs de Salonique (1).

Cire.— La cire ne compte presque plus dans les retours de Salonique. L'importation de ce produit était autrefois de 20,000 k., elle est aujourd'hui de 2,000 kil. environ. Il y a deux causes de cette diminution : il s'en consomme moins en France, et il en vient en abondance de tous les points du globe.

Grains. — A la fin du dernier siècle l'exportation des blés de Salonique, du Volo et d'Orfano pour Marseille se composait chaque année d'environ 8 à 10 chargemens de 2,000 charges de 8 doubles décalitres.

Aujourd'hui ils sont repoussés par la législation, excepté dans les années de disette, où le droit est peu élevé. Depuis 1830, malgré l'introduction considérable de grains exotiques qui a eu lieu, il n'en est venu de Salonique que trois chargemens, ne s'élevant pas ensemble au delà de 4,000 charges (1834). Ils sont ordinairement dirigés sur Constantinople.

Les blés d'Odessa et de la Crimée leur sont préférés.

Peaux de lièvre et d'agneau.—L'expédition des peaux de lièvre de Macédoine n'a jamais eu d'importance. Elle se bornait au commencement de ce siècle à 1,000 kil. Elle est à peu près nulle depuis que la chapellerie a presque entièrement abandonné l'usage de ces peaux.

Les peaux d'agneau de Salonique sont ordinairement très recherchées pour la fabrication des gants. Depuis trois ans (1834), on en demande en vain à Salonique. Elles sont envoyées à Trieste, parce qu'elles y sont mieux payées qu'à Marseille. Mais cette interruption des envois n'est sans doute que momentanée, et l'on peut

(1) En 1838, la valeur de la soie exportée de Salonique, a été de 495,800 fr., dont 330,000 francs pour France.

évaluer l'importation de cet article à 20,000 douzaines. En 1838, Salonique en a expédié à l'étranger pour 208,900 fr.

Tabac. — Ce serait un objet essentiel de nos retours de Salonique, si l'on pouvait vaincre la répugnance de la régie pour l'emploi des tabacs de Macédoine.

En 1816, 1817 et 1818, les tabacs d'Amérique ayant manqué, la régie engaga une maison de Marseille à en faire expédier de Macédoine une certaine quantité. Des ordres d'achat furent donnés, et Salonique en versa 12,000 balles.

La régie ne se montra pas satisfaite de la qualité de ces tabacs et suscita mille difficultés pour leur réception.

Cependant, le duc de Richelieu, qui désirait favoriser nos relations avec le Levant, obtint de la régie que les tabacs de Macédoine continueraient à être admis au concours.

Mais ces admissions sont devenues de plus en plus rares et elles exigent tant de démarches à Paris que le commerce à renoncé à cet article.

Il serait pourtant à désirer, dans l'intérêt de notre commerce, que l'on pût vaincre l'obstination qne la régie met à repousser ces tabacs.

Lorsque le commerce de cette denrée était libre, nos fabricans mêlaient les feuilles de Macédoine avec d'autres espèces et en formaient d'excellentes qualités. Nul doute que la régie arriverait au même résultat avec un peu plus de soins et de bienveillance et un peu moins d'attachement aux habitudes prises depuis long-temps. (1834.)

Les graines jaunes, l'opium, la gomme adragante, les draps communs que M. de Beaujour classe dans les importations de Salonique à Marseille, ont cessé depuis long-temps d'en faire partie. Nous en recevons quelque fois des sangsues.

Articles d'exportation.

Draps. — La draperie du Languedoc est en pleine décadence à Salonique. L'exportation annuelle y est réduite à 10 balles au plus.

Trieste est maintenant en possession de lui fournir cet article qu'elle reçoit de Belgique et d'Allemagne.

Bonnets.-La législation sur les laines a enlevé à Marseille la faculté

d'exporter des bonnets de laine, et a enrichi l'Italie et l'Allemagne de cette branche de commerce et d'industrie.

Dorures.—Depuis plus de quinze ans, Salonique ne demande plus de dorures ni des fils d'or et d'argent à Marseille ; elle les reçoit d'Allemagne et de Russie à plus bas prix.

Denrées coloniales.—Autrefois Marseille expédiait annuellement 10,000 quintaux métriques de café Saint-Domingue à Salonique. Cette échelle en approvisionnait l'intérieur de l'Asie et les îles de l'Archipel.

Aujourd'hui il n'en est plus ainsi. Smyrne est devenu l'entrepôt des denrées coloniales en Orient, et ce sont les navires des États-Unis qui les y apportent, en majeure partie. Trieste et l'Italie disputent aussi à Marseille la fourniture des denrées coloniales.

Salonique ne demande des cafés à Marseille que lorsque la spéculation élève trop haut le prix de cette denrée à Smyrne.

C'est ainsi qu'après plusieurs années d'interruption complète, des ordres d'achat sont arrivés en 1832 et 1833, et il en a été expédié, dans le courant de ces deux années, 1,000 quintaux métriques.

L'expédition des sucres se maintient. On continue d'y envoyer annuellement 50 barriques sucre en pain et 100 caisses Havane blanc (1834).

Les Etats-Unis et l'Eygpte ont enlevé à Marseille l'approvisionnement de cette échelle en indigos.

La cochenille ne jouit pas de beaucoup plus de faveur. Depuis cinq ans il ne s'en est pas exporté dix surons. En la noircissant on y fait entrer tant de corps étrangers, qu'on finira par dégoûter entièrement de cette teinture les commerçans du Levant (1834.)

Le poivre et le girofle n'ont jamais figuré que comme objets d'exportation très secondaires. Il s'expédie au plus annuellement 100 sacs du premier article et 20 du second.

Le bois de Fernambouc est tellement enchéri depuis quelque temps, qu'on y a renoncé. On demande seulement d'une année à l'autre une centaine de bûches de Sainte-Marthe et un millier de bûches de campêche.

Verres à vitres.— La consommation de Salonique en cet article, donne lieu à l'achat de 120 caisses par an.

Cuirs.— Depuis 1832 les cuirs secs de Buenos-Ayres et les salés du Brésil ont attiré l'attention des commerçans de Salonique et ont été l'objet de demandes très vives. 10,000 cuirs sont partis de Mar-

seille pour cette échelle. Les tanneries y travaillent avec beaucoup d'activité, à cause d'un changement introduit dans la chaussure des troupes du grand-seigneur (1834.)

A peine Trieste, Gênes et Livourne ont elles eu connaissance de cette exportation qui procurait quelques avantages à Marseille, qu'elles se sont empressées de verser sur le marché de Salonique d'immenses quantités de cuirs. Il en est résulté une baisse décourageante, et cet article qui, avec plus de mesure dans les expéditions, aurait été d'un grand intérêt pour le commerce, ne lui offre plus que des chances de ruine

Nous ne conservons notre supériorité à Salonique que pour les tissus de soie riches, les crêpes, la verrerie. Marseille y a envoyé quelques meubles dont les turcs commencent à faire usage.

Il suit de ce qui précède que le commerce entre Marseille et Salonique n'est point dans une situation aussi florissante que dans le dernier siècle.

On comptait alors à Salonique et à la Cavalle, qui en est une dépendance, huit maisons de commerce françaises; en 1816, deux; en 1834, trois.

Quatre navires de 100 à 150 tonneaux chacun suffisent au mouvement annuel de la navigation entre Marseille et Salonique.

En 1840, 4 navires français, chargés, jaugeant 661 tonneaux, sont venus de Salonique à Marseille. Il est parti de Marseille pour cette échelle, 3 navires jaugeant 421 tonneaux, 1 français, un napolitain, 1 grec. Les deux premiers sur lest.

En 1841, il n'est venu de Salonique à Marseille que 3 navires jaugeant 656 tonneaux sous tiers pavillon, chargés.

Il est parti de Marseille pour Salonique, 5 navires jaugeant 879 tonneaux, dont 3 chargés et 2 français.

La navigation et le commerce de Salonique, en 1838, ont présenté les résultats suivans :

PROVENANCES et DESTINATIONS.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	Navires	Valeurs importées	Navrires	Valeur exportées.
		Francs.		Francs.
Autriche, Trieste, etc.	24	439,700	37	1,016,300
Grèce..............	166	1,086,700	126	502,000
Sardaigne..........	14	189,200	12	313,900
France.............	9	370,500	12	700,900
Angleter., îles Ionien.	9	681,200	6	—
Autres pays étrangers	10	50,000	10	57,900
Turquie............	211	834,300	242	1,063,900
TOTAUX........	443	3,651,600	445	3,654,900

Ces navires jaugeaient 27,627 tonneaux à l'entrée, 26,181 à la sortie.

La part du pavillon français dans la navigation directe entre Salonique et la France a été de :

Entrée, 5 navires jaugeant 733 tonneaux.

Sortie, 8 navires jaugeant 1,298 tonneaux.

La navigation de caravane a employé en outre :

Entrée : 345 bâtimens jaugeant 16,697 tonneaux, dont 2 français, jaugeant 428 tonneaux.

Sortie, 226 bâtimens jaugeant 18,185 tonneaux.

Il serait à désirer que le commerce de Marseille envoyât sur cette échelle des jeunes gens actifs et intelligens pour y fonder des établissemens et renouer le présent au passé en ranimant les relations éteintes. Le commerce, aujourd'hui, est devenu plus difficile par l'intervention de Trieste, des Anglais et des Américains. Mais pourquoi n'imiterions-nous pas nos rivaux, qui, par l'importance de leurs opérations, semblent se rendre maîtres des marchés où ils se présentent ? Le secret de leur force est dans l'esprit d'association. Que Marseille sache demander aux mêmes causes les mêmes effets. L'esprit d'association centuplerait la puissance commerciale de notre ville. Cela seul lui manque pour devenir la première place commerçante du globe.

§ V. ANDRINOPLE.

Avantages de sa position. — Commerce de Marseille avecc cette échelle. — Enos.

Andrinople, située sur trois rivières entre la mer Méditerranée et la mer Noire, à proximité du port d'Enos avec lequel elle peut communiquer par la navigation de la Marizza, est digne de l'attention du commerce marseillais. Voisine des principales foires de la Roumélie et surtout de celles d'Ozongiova et de Sélimia, qui sont les deux plus grands marchés de la Turquie européenne, elle offrirait aux marchandises importées des débouchés assurés Elle approvisionne Belgrade, la Valachie et la Moldavie.

J'ai dit qu'en 1775, le commerce songea à profiter de tous ces avantages. Des établissemens français se formèrent à Andrinople, et le golfe d'Enos ne tarda pas à être sillonné par une grande partie des navires qui jusqu'alors n'avaient fréquenté que le golfe de Salonique.

Les marchandises débarquées à Enos étaient conduites à Andrinople par la rivière lorsque la saison le permettait, en d'autres temps, elles y étaient portées à dos de chameaux.

En 1788, il aborda à Enos dix-huit navires expédiés de Marseille. Les envois consistaient en draps, bonnets, étoffes et dorures de Lyon, sucre, café, indigo, cochenille, poivre, etc.

Nous en recevions de la laine, de la cire, du cuivre, des peaux de lièvre, etc.

Les envois et les retraits pouvaient être évalués à environ 2 à 3 millions.

Les Français étaient les seuls européens qui eussent formé des établissemens à Andrinople. Ils y avaient quatre maisons de commerce. La Révolution a brisé les relations de Marseille avec cette échelle.

Aujourd'hui, il n'existe à Andrinople aucune maison de commerce française cautionnée. Aussi, l'importance commerciale de cette échelle a sensiblement diminué. Ses laines, qui jouissaient d'une grande réputation, ont dégénéré. Le commerce a cessé d'y faire des expéditions directes. Elle demande les marchandises étrangères dont elle a besoin à Salonique, Smyrne et Constantinople. C'est sur ces places aussi qu'elle dirige ses produits en laine, graines jaunes, essence de rose, peaux de lièvre, etc.

En 1840, un navire français jaugeaut 110 tx. chargé, est venu d'Enos à Marseille. En 1841, 1 français et 1 grec, chargés. Aucun navire n'est parti de Marseille pour Enos ni en 1840 ni en 1841.

§ VI. ILE DE CANDIE (Crête.)

Exportations. — Importations. — Navigation. — Commerce avec l'étranger.

Ce pays n'a jamais offert de débouchés importans aux expéditions de Marseille. Ses retours consistaient autrefois en huile et en cire. Aujourd'hui l'huile est presque le seul article que nous en recevions. Les navires qu'on y expédie vont sur lest ou ne portent que des futailles vides.

En 1839, nous en avons exporté pour 158,500 fr. huile, (1) et 18,000 fr. soie. On a découvert en 1840 dans l'île de Crête, deux mines de charbon de terre, mais les capitaux manquent pour leur exploitation.

Dans le dernier siècle et en 1816, on y comptait deux maisons françaises cautionnées. Aujourd'hui il y en a quatre.

En 1788, le commerce de Marseille y envoya pour 101,412 livres de marchandises et en exporta pour la somme de 3,936,504 livres.

L'année suivante les importations en marchandises furent de 89,700 livres, et les retours de 2,260,245 livres.

Les planches de l'Adriatique, un peu de fer, quelques clous, de la poterie, des peaux, du sucre et du café, sont à peu près les seuls objets d'importation qui aient un débit assuré en Candie (2). Les planches et le fer servent à réparer les maisons détruites par la guerre. Cela donne quelque activité au commerce, car il n'est pas resté une seule habitation debout dans les villages. Les habitans manquent en Candie. Beaucoup de terres demeurent incultes faute de bras pour les cultiver; aussi les ouvriers de toute sorte sont-ils recherchés et par conséquent très chers.

La navigation y est presque entièrement exploitée par les Grecs (3). Leurs bateaux et leurs goëlettes, d'un faible tonnage, font

(1) L'exportation totale a été de 797,000 francs.

(2) Il a été importé en 1339, de Marseille en Candie, les objets suivans: Morue, 31,500 fr. — Sucre et café, 48,600 francs. — Peaux et marroquins, 19,800 francs. — Faïence et poterie, 8,100 francs. — Total: 108,000 francs.

(3) En 1839, sur 643 navires entrés en Candie, 384 étaient grecs; 147 turcs, 19 autrichiens; 75 anglais, ioniens et maltais; 9 français; 5 russes; 4 sardes. Tonnage total 25,634 tx.

de fréquens voyages sur le continent ou aux îles de l'Archipel, d'où ils importent dans l'île de Candie du blé et de l'orge. Ils prennent en retour des huiles, du savon (1) et des oranges. Ces exportations en petites quantités mais fréquentes, entretiennent ces denrées à un prix élevé, et les bénéfices des habitans doivent un jour créer des besoins que l'industrie française peut être appelée à satisfaire, si nos expéditeurs marseillais entendant leurs véritables intérêts, envoient des produits qui supportent la concurrence étrangère.

La valeur des échanges de l'île de Candie avec le dehors a été ainsi qu'il suit en 1839 :

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
	francs.	francs.
Turquie	1,015,200	1,956,800
Grèce	921,600	492,800
Autriche	362,700	477,500
Russie	301,500	56,500
France	108,000	176,500
Angleterre	49,500	—
Sardaigne	36,000	—
TOTAUX	2,794,500	3,160,100

Les principaux articles importés de la Grèce et de la Turquie sont des tissus de coton et de laine, des grains et farines, du tabac, des peaux et marroquins, du riz, etc.

La pricipale exportation consiste en savon, huile, soie, etc.

En 1840, il est sorti de Marseille pour la Canée, 4 navires français sur lest jaugeant 327 tonneaux, 4 sardes du même tonnage, chargés, et un turc de 58 tonneaux, chargé. Il en est venu deux, chargés, un turc de 60 tonneaux, et un toscan de 162,

(1) Candie possède 28 manufactures de savon dont chacune peut fabriquer par mois 500 quintaux de 56 kilog. (784,000 kil., et par an 9,408,000 kil.) Il en a été exporté en 1835 pour 1,534,000 fr., en Turquie, en Grèce, en Autriche.
Cette industrie a donné lieu, dans la même année, à l'importation de 244,000 fr. de soude de Turquie, d'Autriche, etc.

En 1841, Marseille a expédié pour la Canée 13 navires jaugeant 1,242 tonneaux, tous français, 11 sur lest; 34 navires, tous chargés, jaugeant 5,891 tonneaux, sont venus de l'île de Candie à Marseille, un seul était sous pavillon étranger.

En Candie comme dans tout l'Orient le commerce a de fréqu ens démêlés avec la douane. On doit rendre au Pacha d'Egypte cette justice qu'il faisait droit à toutes les réclamations fondées qui lui étaient présentées par les consuls, lorsqu'il était maître de cette île.

Depuis qu'elle a été soustraite à l'autorité égyptienne, Candie est agitée par des dissentions intestines qui nuisent au commerce. Les rapports y sont précaires. Et les négocians marseillais qui y envoient chercher de l'huile ont soin de donner à leurs capitaines les instructions nécessaires pour pousser leur course plus loin s'ils le jugent à propos.

§ VII. ILE DE CHYPRE.

Commerce avec Marseille, de 1783 à 1792 et en 1838 — 1839. — Produits. Navigation.

Cette île fut toujours un point important pour le commerce entre l'Europe et l'Asie. Les Marseillais y obtinrent des privilèges dès la fin du XIIe siècle (1). Les autres villes de la Méditerranée ne partagèrent ces avantages que dans le siècle suivant (2).

Elle nous servait d'entrepôt.

Une partie des marchandises qu'on y importait était réexportée en Syrie.

Presque tous les navires destinés pour la Syrie abordent à Chypre, y débarquent quelques marchandises, et, à leur retour, ils s'y arrêtent encore pour compléter leurs chargemens en produits du pays. Parmi ces produits, je signalerai comme un progrès la soie jaune de Baffo qui, depuis peu (1834), est travaillée à Chypre avec succès. Elle obtient à Marseille une préférence marquée sur les qualités de Syrie. On en reçoit 150 balles environ par an, qu'on place rapidement à 1 franc de plus que les autres. Ce fait, joint au perfectionnement des soies de Salonique dont j'ai déjà parlé,

(1) Privilège de 1180, affaires étrangères, n. 114.
(2) Pardessus. *Collection des lois maritimes*, tomme 11, page XLI.

est un heureux indice pour l'avenir de notre commerce Si l'Orient nous fournit des soies mieux conditionnées, elles seront recherchées par les fabriques françaises, obligées aujourd'hui de payer fort cher les soies indigènes et celles du Piémont, que les Anglais enlèvent sur nos marchés; Marseille deviendrait alors le principal entrepôt de ce riche article, qui lui procurerait des profits considérables.

Voici le tableau des importations et des exportations de 1783 à 1792, et en 1838-39. Le chiffre des importations pour la première époque y est moins élevé que dans d'autres documens publiés en 1802. C'est que dans ces derniers on a fait figurer comme importés de Chypre des articles qui, venant de Syrie, n'ont fait que passer dans cette île.

COMMERCE DE MARSEILLE AVEC L'ILE DE CHYPRE.

EXPORTATIONS DE MARSEILLE.

MARCHANDISES.	VALEUR MOYENNE de 1783 à 1792.	VALEUR MOYENNE en 1838-1839.
Draps londrins, bonneterie et étoffes de laine	90,000 liv.	40,200 fr.
Sucre	50,000	21,000
Café	40,000	24,000
Denrées d'origine étrangère réexportées et objets divers	30,000	25,700
Faïence, verrerie, cuivre, peaux tan.	—	25,500
Totaux	210,000 liv.	136,400 fr.

IMPORTATIONS A MARSEILLE.

MARCHANDISES.	VALEUR MOYENNE de 1783 à 1792.	VALEUR MOYENNE en 1838-1839.
Laine, coton et soie	130,000 liv.	622,000 fr.
Huile, etc	140,000	—
Tissus	220,000	—
Alizaris, éponges, vins, cuivre, numéraire, etc	—	161.500
Totaux	490,000 liv.	783,500 fr.

Deux maisons de commerce françaises étaient établies dans l'île de Chypre, avant la Révolution et en 1816. Aujourd'hui il y en a quatre qui sont inscrites comme cautionnées sur les registres de la chambre de commerce (1834.)

Nos importations en Chypre sont à peu près nulles. C'est un pays appauvri qui trouve en lui-même les moyens de satisfaire à des besoins très restreints.

Les produits du sol sont abondans et sont l'objet d'une exportation assez considérable. On y récolte annuellement 8 à 10 mille balles de coton, 300 balles de soie, 2 à 3 mille balles d'alizari. Outre ces trois principaux articles on exporte encore, en moindres quantités, de l'huile, des laines grossières, des peaux d'agneau et de chevreau, des carroubes, de la coloquinte, du vin, etc. Si la France avait des besoins en céréales on pourrait exporter de l'île de Chypre des quantités assez considérables de blé et d'avoine.

Marseille ne pouvant échanger contre des marchandises les produits qu'elle reçoit de Chypre, est obligée d'y faire passer des fonds. Elle se sert pour cela de l'intermédiaire de Constantinople. Il n'y a pas de change direct.

Le commerce de Chypre procure à la marine marseillaise une navigation de 15 à 1,800 tonneaux par an.

En 1840, Il est venu de Chypre à Marseille, 18 navires jaugeant 2,380 tonneaux ; en 1841, 14 jaugeant 2,078 tonneaux, tous français et chargés ; Marseille a expédié pour cette île en 1840, 11 bâtimens également français, jaugeant 1,440 tonneaux (un seul était sur lest.) En 1841, 14, jaugeant 2,049 tonneaux, chargés, dont 1 autrichien. On ne doit point en conclure que 29 navires en 1840, et 28 en 1841, ont été employés aux transports entre Chypre et Marseille. La Syrie était pour nombre d'entre eux le point de provenance et de destination.

En 1839, 260 navires, jaugeant 24,546 tx., de toute provenance, ont abordé l'île de Chypre : 9 venaient de France, jaugeant 1,193 tx., 255 navire sont sortis de l'île, ils jaugeaient 24,267 tx., 24, jaugeant 3,420 tx., se sont rendus en France.

La valeur des importations a été, en 1838, de 2,020,000 fr.; en 1839 de 722,000 fr., celle des exportations de 1,870,000 fr. en 1838, et de 1,140,000 fr. en 1839. La diminution pour la seconde de ces années a porté principalement sur les échanges avec la Syrie, la Caramanie et Constaninople.

Le commerce français est au premier rang dans les valeurs importées et exportés en 1839.

Ce pays est comme toutes les parties de l'empire ottoman dans un état de langueur et de décadence qui tient surtout à une mauvaise administration. La Porte afferme l'île à un gouverneur, et celui-ci s'efforce à tout prix de bénéficier sur son bail. Quand les impôts établis ne suffisent pas, il a recours au monople, et fait le commerce pour son compte, ou vend à des individus encore plus avides que lui le droit exclusif de le faire.

Un tel système ne laisse entrevoir qu'une ruine complète, il a déjà provoqué de nombreuses émigrations, et l'île va se dépeuplant chaque jour. On ne compte plus que 50 à 60 mille habitans là où deux millions vivraient aisément.

§ VIII. — Syrie (1).

Ancien commerce de l'Inde par la Syrie. — Prépondérance des Marseillais en Syrie pendant le dernier siècle. — Décadence. — Administration égyptienne. Seyde. — Damas. — Alep. — Importations et exportations entre Alep et Marseille par les ports de Lataquié et Alexandrette, de 1783 à 1792, et en 1838 et 1839. — Tripoli. — Beyruth. — Tarsus. — Commerce actuel entre la Syrie et Marseille.

J'ai fait connaître, en traçant l'histoire du commerce de Marseille, les nombreux établissemens que les Marseillais, à l'époque des croisades, fondèrent en Syrie.

Le principal but de ces établissemens était l'exploitation du commerce de l'Inde. La Syrie fut jusqu'au passage du Cap de Bonne-Espérance le marché où l'Europe s'approvisionnait des produits de l'Asie méridionale. Ils y étaient apportées par des caravanes.

On a demandé pourquoi les Marseillais, au moyen-âge, achetaient les marchandises de l'Inde en Syrie où elles arrivaient grevées des frais d'un transport par terre qui ne durait guères moins d'une année, tandis que, tout près de là, l'Égypte les recevait par la mer

(1) Dans ce que je publie sur les diverses branches du commerce de Marseille, il est une foule de faits et de documens que je dois aux obligeantes communications des négocians les plus notables dans chaque partie. Je les prie de recevoir l'expression publique de ma reconnaissance.

Rouge avec beaucoup plus d'économie. C'est que les soudans d'Égypte établissaient sur ces marchandises des droits si élevés et soumettaient les Européens à tant de vexations, que les Marseillais trouvaient autant d'avantage et plus de sécurité à commercer en Syrie.

Ils furent surtout l'objet d'une protection spéciale tant que le trône chrétien de Jérusalem demeura debout. Après sa chute quelques-uns nouèrent des rapports avec l'Égypte.

Dans le dernier siècle, les relations entre Marseille et la Syrie étaient assez actives. Une trentaine de navires partaient annuellement de Marseille pour cette destination.

La nation d'Europe dont le commerce occupait le premier rang en Syrie, était la France ou plutôt Marseille, qui en avait le privilège à peu près exclusif. En vain, la province de Languedoc où se fabriquaient les draps, base de ce commerce, avait-elle souvent sollicité l'établissement d'un lazaret sur ses côtes pour pouvoir trafiquer directement avec l'Orient, le gouvernement s'y était toujours refusé.

Toutes les affaires étaient entre les mains des Francs, des Grecs et des Arméniens. Les Musulmans s'en mêlaient peu. Non, dit Volney, qu'ils en fussent détournés par esprit de religion ou par nonchalance, mais à cause des obstacles suscités par le gouvernement. La Porte au lieu de donner à ses sujets une préférence méritée, trouvait plus lucratif de la vendre à des étrangers. Quelques états d'Europe avaient obtenu la réduction à 3 pour cent des droits d'entrée, tandis que les Turcs payaient 10, ou par grâce, 7 pour cent. La douane une fois acquittée dans un port n'était plus exigible dans un autre pour les Francs, elle l'était pour les sujets.

Les négocians européens exerçaient leur commerce en vertu d'un *barat* ou privilége dont le sultan faisait présent aux ambassadeurs résidant près la Porte, et que ceux-ci vendaient à leurs nationaux. Le prix de ces *barats* était de cinq à six mille livres. Ils procuraient à l'ambassadeur un revenu très considérable.

Pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, nos relations avec la Syrie furent interrompues. Le commerce avait alors à redouter non-seulement les Anglais, mais les actes mêmes du gouvernement impérial.

Le décret du 22 février 1806, qui porta à 60 francs par 100 kil. le droit sur le coton, et prohiba les cotons filés pour mèche

et les toiles de coton, fut un coup funeste au commerce du Levant. Apporté à Marseille par un courrier extraordinaire, ce décret arriva le 26, et fut mis a exécution le 27. (L'Empire procédait ainsi.)

La Chambre de commerce écrivait le 10 mars 1806, au ministre de l'intérieur à l'occasion de ce décret :

« Nous n'entreprendrons pas de dépeindre à V. E. le trouble, la peine, les inquiétudes que la connaissance de ses dispositions répandit parmi les négocians de la place. Atterrés par ce coup imprévu autant que meurtrier, ils vinrent presque tous, et par un mouvement subit et spontané, verser dans le sein de la chambre, la douleur dont ils sont pénétrés. »

C'est surtout à notre commerce avec la Syrie que ce décret était contraire.

« Seyde, ajoutait la Chambre, n'a que des cotons filés pour mêches et des toiles de coton à nous donner en retour de tout ce que nous lui fournissons, et ce n'est que très rarement qu'on y trouvait quelques ballots de soie.

» Le commerce des cotons filés y était d'autant plus précieux qu'il appartenait exclusivement aux Français. Il était interdit aux négocians des autres nations qui avaient des établissemens sur cette échelle.

» Les Français achetaient annuellement à Seyde 13 à 1,500 balles coton filé, bazar, pesant environ 350 liv. (1), chacune du prix de 200 piastres.

» On les vendait à Marseille, partie pour la consommation intérieure, partie pour l'étranger, au prix de 200 fr. le quintal, ce qui faisait pour une importation de 3,700 à 3,800 quintaux, une valeur de 750,000 francs.

» Les voilà donc prohibés, et par conséquent nous voilà dans l'impossibilité de continuer notre commerce avec l'échelle de Seyde qui nous les fournissait.

» Alep et toutes les échelles n'auront plus à nous donner que des produits secondaires et infiniment inférieurs à nos importations.

» Jérusalem n'a d'autre retrait à offrir que celui de ses fils de coton, plus grossiers que ceux dont nous venons de parler.

(1) Les poids indiqués dans cette lettre sont ceux de *table* en usage alors à Marseille. 100 livr. (table) égalent 40 kil. 8 hect.

» Les négocians de Seyde et Acre avaient deux maisons de factoterie par lesquelles ils faisaient acheter annuellement à Jérusalem 5 à 600 balles, de 350 livres, de ces cotons filés qui, au prix de 200 piastres la balle, montaient à 120,000 piastres et pesaient 2,100 quintaux, qui, vendus à Marseille 150 francs le quintal, produisaient 315,000 francs.»

La Chambre disait encore avec raison :

« Toutes les marchandises qui viennent du Levant par *notre commerce direct*, doivent être considérées comme marchandises nationales puisqu'elles sont toutes le produit de nos draps; de nos étoffes, de nos bonnets, de nos papiers, et des denrées de l'Empire et de ses colonies. »

La Syrie voyant ses cotons délaissés, donna de l'extension et de nouveaux soins à la culture de la soie. Grâce à ce riche produit, le commerce marseillais trouve encore dans ce pays un aliment assuré. Mais il n'y domine plus. Il n'y possède aucun établissement qui ait quelque consistance. Cela tient aux changemens survenus dans la manière dont s'opèrent les transactions entre le Levant et Marseille. Autrefois les affaires en commission étaient inconnues. Ceux qui commerçaient avec la Syrie y entretenaient des agens ou régisseurs dont ils étaient les *majeurs*. Aujourd'hui le privilège en faveur des nationaux n'existe plus. Les étrangers ont pu nouer des rapports directs. Ils demandent à Marseille les objets dont ils ont besoin. Les positions sont changées. Marseille donnait les ordres, elle les reçoit; mais le commerce ne s'en fait pas moins.

Nous aurions un moyen d'accroître nos relations en Syrie : ce serait de comprendre ce pays dans l'itinéraire des paquebots à vapeur du Levant et de leur laisser transporter des marchandises riches. Il est inconcevable que le gouvernement ne l'ait point encore fait.

Les Anglais qui n'avaient aucune relation en Syrie, il y a quelques années (1830), ont pris pied à Damas, Alep, Beyruth, Jérusalem, etc. Leurs principaux objets d'importation sont les denrées coloniales, les tissus et les cotons filés. Ce dernier article que la Syrie fournissait autrefois à l'Europe lui est maintenant vendu par les Européens.

Nous rencontrons aussi la concurrence des Anglais dans l'achat des *retours*. Sur 3,000 sacs de galles apportés à Alep, en 1833,

par les caravanes de Moussol, 1,800 ont été achetés pour l'Angleterre, 900 seulement pour la France.

Le commerce en Syrie est stationnaire. Il est heureux encore qu'il n'ait pas rétrogradé en présence de toutes les causes de décadence qui s'y sont accumulées. Il faut que le sol y soit bien riche, les produits bien abondans, la position bien favorable pour que les sources de toute transaction n'aient pas été taries par le système anti-commercial qui pèse sur ce beau pays.

L'invasion égyptienne est loin d'avoir réalisé les espérances qu'avait fait concevoir la réputation de Méhémet-Ali. Le joug arabe est plus lourd encore que le joug ottoman. La nouvelle tyrannie est plus immédiate, plus puissante, plus avide que l'ancienne. Le vice-roi d'Égypte se sert de la Syrie pour alimenter ses finances épuisées. Il en tourmente la population par des levées d'hommes auxquelles elle n'est point accoutumée. De là, les insurrections, les luttes intestines qui dans ce moment déchirent cette contrée (1834).

Cependant si le vice-roi, abandonnant le système actuel d'administration, parvient à asseoir sa domination d'une manière stable et régulière, il est permis d'espérer un avenir plus heureux pour la Syrie. On ne peut s'empêcher de reconnaître dans le gouvernement égyptien plus de lumière, de force et d'activité que dans celui de la Porte.

De grands travaux, constructions, plantations et cultures, ont été exécutés à Acre.

On a tenté l'établissement de fabriques de draps à Naplouse, qui semble offrir pour cette industrie des conditions qu'on ne trouve point en Égypte. Un grand nombre de mérinos y ont été importés.

Mais dès juin 1833, une vive alarme a été répandue par la mise en monopole des principaux produits de la Syrie, soie, coton, grains, huile.

Pour la soie, le monopole a été presque immédiatement révoqué. La réouverture des bazars publics a rendu un peu de vie à toute la contrée pour laquelle leur suppression et les violences déjà exercées au nom des agens du gouvernement avaient eu, en quelques jours, les plus fâcheuses conséquences.

Le commerce souffre beaucoup du défaut de transports résultant des réquisitions que le gouverment n'a cessé de frapper sur les embarcations et les chevaux. La crainte de ces réquisitions en

suspendant l'arrivée des caravanes, a interrompu les relations avec Damas et Bagdad.

Quelques caravanes venues, à longs intervalles, de cette dernière ville, n'ont à peu près apporté que du tombac qui a été expédié sur Constantinople et Smyrne.

A la fin de 1833, le poids des impôts aggravait encore la situation du pays. Au *karatch* habituellement perçu sur les Chrétiens et les Juifs, on avait ajouté une taxe de 5 à 1,000 piastres, imimposée sur eux et sur les Musulmans en proportion de leur fortune.

A la même époque les boissons venaient d'être mises en monopole.

La demande adressée par le gouverneur de la Syrie à la douane de Beyruth d'un relevé des importations de café de l'Yémen et d'Amérique, dans les trois années 1830, 1831 et 1832, semblait annoncer le projet de soumettre cette denrée au monopole auquel elle est déjà assujétie en Égypte (1).

Les principales places de la Syrie sont Seyde, Damas, Alep, Tripoli et Beyruth.

Seyde comprenait autrefois dans ses dépendances Acre, Desour, Damas, Jaffa et Rama. C'est par cette échelle que se faisait le commerce de la Palestine.

A la fin du dernier siècle, les Marseillais y expédiaient annuellement six à sept cents ballots de draps. Ils en tiraient des cotons en laine ou filés et des soies.

Profitant des avantages de leur position, ils s'étaient entendus pour acheter en commun les cotons filés. Ils les obtenaient ainsi à meilleur marché. Le pacha d'Acre fit cesser cette sorte de monopole en s'en emparant lui même. Il se constitua le seul acheteur et le seul vendeur de l'article. Ses prétentions exagérées firent d'abord suspendre tout achat. Puis il se contenta d'un droit de dix piastres par quintal, et les affaires reprirent leur cours.

Dix à douze navires marseillais entraient annuellement dans cette échelle. La France y possède encore une enceinte réservée, appe-

(1) Ce qui précède a été écrit en 1834. J'exposais alors les vices comme les avantages de l'administration égyptienne. Si le vice-roi avait su développer les uns et éviter les autres, il est probable qu'il n'eût pas été dépossédé aussi facilement de ce riche pays, dont les puissances signataires du traité du 15 juillet 1840, ont empiré la situation, en le replongeant dans l'anarchie, conséquence de la faiblesse du gouvernement Turc.

lée *Kan*, bâtiment vaste et solide. C'est un souvenir des priviléges que les rois de Jérusalem accordèrent en Syrie aux Marseillais.

Le commerce d'entrée pouvait être évalué à environ 1,500,000 liv., celui du retour à 1,800,000 liv.

Le consul résidait à Seyde et avait sous son autorité Damas et Acre. M. Bonneçorse, de Marseille, affermait ce consulat en 1664, 2,400 liv. par an.

Avant la Révolution, les Français avaient à Seyde ou Acre 10 maisons de commerce.

Ce nombre était beaucoup plus considérable au commencement du XVIII[e] siècle. Savary dit qu'il y avait alors 13 maisons françaises à Seyde, encore davantage à Acre, et huit à Rama, et qu'elles y faisaient, année commune, pour 350,000 piastres d'affaires. (La piastre valait alors 3 livres 17 sous (1).

Seyde était le port de Damas. Depuis que les navigateurs lui ont préféré Beyruth, Seyde a perdu son importance commerciale.

Elle ne possède plus qu'une maison de commerce française, et Acre une.

Damas était la résidence du pacha. Malgré les avantages de sa position, les Européens n'avaient pu y établir de comptoirs. Ils y étaient l'objet d'une haine fanatique, et ne pouvaient y paraître vêtus à l'Européenne.

C'est à Damas que se rassemblaient tous les pélerins du nord de l'Asie, se rendant à la Mecque. Ces caravanes étaient un moyen d'exploiter une branche de commerce très lucrative. « Presque » tous les pélerins, dit Volney, en font un objet de spéculation. » En partant de chez eux, ils se chargent de marchandises qu'ils » vendent sur la route ; l'or qui en provient joint à celui dont ils » se sont munis chez eux, est transporté à la Mecque, et là il » s'échange contre les mousselines et les indiennes du Malabar et » du Bengale ; les châles de cachemire, l'aloës de Tunkin, les dia- » mans de Golconde, les perles de Barhain, quelque peu de poivre » et beaucoup de café d'Yémen. »

Les Anglais ont bravé les préjugés religieux qui repoussaient les chrétiens de Damas. Ils y ont établi un consul, et ont en cela parfaitement compris leurs intérêts. Car Damas est le point le plus commerçant de la Syrie, surtout depuis que les tremblemens de terre ont éloigné d'Alep le commerce qui s'y était concentré. Les

(1) En 1816, il n'y avait à Seyde qu'une maison française.

caravanes autrefois dirigées sur Alep vont maintenant de préférence à Damas.

Les Anglais s'efforcent d'établir sur l'Euphrate une ligne de bateaux à vapeur depuis le golfe Persique jusqu'au point le plus rapproché de Damas, afin de rendre plus rapides leurs rapports avec l'Inde, et surtout d'accroître leur commerce dans ces contrées; ils ont déjà retiré de grands avantages de leurs établissemens au sein de la Syrie.

Damas voit fleurir des manufactures d'étoffes d'or et de soie que le luxe des Omniades lui a léguées, et dont Venise et Gênes conquirent l'industrie au moyen âge. Bâtie dans un territoire fertile, riche d'une foule d'avantages, moins subjuguée désormais par les préjugés religieux, cette ville deviendra pour la Syrie, l'Arabie et la Mésopotamie le centre d'une grande activité commerciale.

Sans doute la France imitera l'Angleterre en envoyant à Damas un consul à la place de l'agent sans influence qui est chargé de la représenter (1834).

Alep a été long-temps, après Smyrne, l'échelle la plus considérable de la Turquie. Son consulat affermé 2,400 liv. par an (au XVIIe siècle), avait sous sa dépendance Alexandrette, Tripoli et Beyruth.

Alep est connue par son ancienne coutume d'employer les pigeons à la correspondance. On communiquait ainsi en trois heures de cette ville à Alexandrette, distantes l'une de l'autre de quarante lieues environ. Cet usage cessa vers 1760.

Tout le commerce de Perse avant de se porter vers Smyrne se faisait par Alep.

Les caravanes de Perse y venaient deux fois chaque année apporter les soies, les mousselines, les laines rousses, les laines de chevron, la rhubarbe et les drogueries. Elles y achetaient nos draps, la cochenille, l'indigo et autres objets que nous y importions.

C'était une ville manufacturière. Elle commerçait avec Bagdad par caravanes, avec le golfe Persique et l'Inde par Bassora, avec l'Egypte et la Mecque par Damas. Elle avait des relations presque exclusives avec les contrées de l'Asie-Mineure orientale, l'Arménie, le Diarbékir, Moussol, etc. Il n'en est plus de même aujourd'hui.

Il serait intéressant, si les bornes de cet ouvrage le permettaient,

de faire ici l'histoire commerciale d'Alep, de la voir descendre du haut degré de prospérité où elle brillait avant la découverte du cap de Bonne-Espérance, dépouillée peu à peu du commerce de l'Inde qui se faisait par son intermédiaire, courbée sous le joug des pachas, meurtrie des coups que se portaient les factions des Schérifs et des Janissaires; puis, arrivant à une époque plus récente, nous verrions Erzeroum et Trébizonde lui enlever son commerce avec la Perse, Damas s'emparer de la plus large part de ses relations avec Bagdad et Bassora, Beyruth la supplanter comme entrepôt de la Syrie; l'altération des monnaies, ronger les restes de son antique richesse, et ainsi ruinée, forcée de servir de refuge aux populations voisines épuisées par les troupes de ses pachas habituées à vivres aux dépens des *Fellahs*; n'offrir dans ses murs aux fugitifs que la peste, fruit de la misère, subir un siége de plusieurs mois, éprouver un horrible tremblement de terre, et finalement souffrir toutes les horreurs de la guerre et de l'anarchie, l'incendie, le meurtre et le pillage avant comme après la conquête de Syrie par le vice roi d'Egypte, mais surtout après son expulsion qui a laissé un libre cours et imprimé une nouvelle ardeur aux divisions sanglantes des Druses et des Maronites.

Alep a deux ports sur la Méditerranée, Alexandrette et Lattaquié. Elle en reçoit les marchandises à dos de chameau.

Alexandrette est fréquentée par les gros navires à cause de la sûreté de sa rade. Ils ne pourraient aborder à Lattaquié dont l'entrée est embarassée par les ruines d'un fort. Mais tous les petits navires préfèrent cette dernière échelle parce que le climat y est plus sain, la ville plus peuplée, et le transport pour Alep plus sûr et moins dispendieux.

En 1839, 36 navires sont entrés dans les ports de Lattaquié et Alexandrette, 17, jaugeant 2,155 tonneaux, sous pavillon français, venaient de France, 10, jaugeant 1,440 tonneaux, venaient d'Angleterre, 9, jaugeant 1,408 tonneaux, venaient de Toscane.

La navigation de caravane a occupé, en outre, pendant la même année : à l'entrée, 210 navires, jaugeant 25,927 tx., dont 9 français; à la sortie, 245, jaugeant 26,684 tx., dont 12 français.

Il y avait dans le dernier siècle trois comptoirs européens à Alexandrette, deux pour les Français et un pour les Anglais et les Vénitiens. C'est aujourd'hui un mauvais hameau dont les magasins des facteurs européens composent la majeure partie.

Alep possédait sept maisons de commerce françaises, deux an-

glaises, deux vénitiennes, une livournaise et une hollandaise.

Les négocians européens ne jouissaient dans aucun lieu d'autant de liberté et de considération qu'à Alep.

Voici le tableau du commerce entre cette échelle et Marseille de 1783 à 1792 et en 1838, 1839 par les échelles de Lattaquié et Alexandrette.

EXPORTATIONS DE MARSEILLE.

MARCHANDISES.	Valeur moyenne de 1783 à 1792.	Valeur moyenne 1838, 1839.
Draps et étoffes de laine......	1,070,000 liv.	160,000 fr.
Bonnets façon de Tunis..	150,000	16,000
Sucre blanc et brut..........	860,000	168 600
Indigo.....................	500,000	44,007
Fruits secs.................	380,000	—
Epiceries et cochenille........	320,000	192,000
Quincaillerie et métaux......	200,000	70,000
Tissus de coton, de soie et de lin, café, verrerie, coton filé.	—	248,000
Total.................	3,480,000	900,700

IMPORTATIONS A MARSEILLE.

MARCHANDISES.	Valeur moyenne de 1783 à 1792.	Valeur moyenne en 1838, 1839.
Cotons en laine..............	2,000,000 liv.	46,700 fr.
Soies tripolines et barutines....	1,200,000	350,000
Bourres de Damas, coton et soie	800,000	—
Toiles de coton..............	800,000	—
Cotons filés, baza de Jérusalem	550,000	—
Huile d'olive	300,000	—
Blé et objets divers	600,000	—
Noix de galles, laine, éponges, cire, matières d'or et d'argent poil de chèvre, vieux cuivre.	—	527,800
Total...............	6,250,000	924,500

En 1838 et 1839, l'ensemble du commerce d'Alep a été ainsi qu'il suit :

VALEUR MOYENNE PAR ANNÉE.

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
Angleterre...........................	4,009,000 fr.	261,900 fr.
France..............................	900,200	924,500
Toscane............................	741,700	507,300
Turquie............................	90,400	7,500
Egypte et dépendances	2,612,800	1,620,100
Totaux..................	8,354,100 fr.	3,321,300 fr.

L'importation anglaise consiste surtout en tissus de coton qui ont tout à fait remplacé dans la consommation les tissus de soie. Quatre maisons anglaises, établies à Alep, ont toujours en magasin des masses considérables de produits de Manchester sur lesquels elles accordent toute espèce de facilité aux acheteurs.

A ses envois de produits industriels, l'Angleterre ajoute toujours des denrées coloniales, dont le commerce était autrefois exploité presque exclusivement par Marseille. Les importations anglaises ont, en 1839, dépassé celles de notre entrepôt.

Dans les chiffres du commerce avec l'Égypte, entre, pour près de moitié, la valeur d'une grande quantité de munitions de guerre de toute sorte, expédiées pour le compte du gouvernement.

Au reste, le tableau qui précède montre combien Alep est déchu et appauvri. En 1838, la valeur totale de ses exportations, pour tout pays, était inférieure de moitié au chiffre seul de ses exportations pour Marseille en 1783 et 1792. — Les années postérieures à la signature du traité du 15 juillet 1840, ont encore vu s'aggraver cette malheureuse situation.

En 1834, il y avait à Alep trois maisons françaises cautionnées (1).

Tripoli. La soie était le principal objet du commerce de cette échelle.

(1) En 1816, il n'y en avait qu'une (M. Augustin Plasse).

Nos capitaines *caravaneurs* faisaient dans ses environs des chargemens de tabac pour la Turquie et pour la chrétienté.

Les envois de Marseille pour cette échelle s'élevaient annuellement à 400,000 liv., les retours à 600,000 liv.

On y comptait trois maisons de commerce françaises; aujourd'hui il n'y en a qu'une.

En 1838, la navigation de Tripoli avec l'Europe s'est bornée à Marseille et à Livourne savoir :

Entrée : 17 navires jaugeant 2,241 tx., venus de France, dont 16 sous pavillon français; 2 navires jaugeant 350 tx, venus de Toscane. Total : 19.

Sortie : 5 navires français jaugeant 668 tx, pour la France, et 3 jaugeant 430, pour la Toscane.

La navigation de caravane a employé à l'entrée : 11 navires jaugeant 1,448 tx.; à la sortie : 7, jaugeant 725 tx., sous pavillon syrien, turc et grec.

Voici les chiffres du commerce de Tripoli en 1835 et 1838.

PROVENANCES et DESTINATIONS.	1835.		1838.	
	Importations	Exportations	Importations	Exportations
France	152,200 fr.	107,100 fr.	437,000 fr.	521,500 fr.
Toscane.............	98,800	324,800	31,200	20,500
Totaux	251,000 fr.	431,900 fr.	468,200	542,000 fr.

Les échanges entre Tripoli et Marseille se sont composés principalement des articles ci-après :

Importations de France à Tripoli.

	1835.		1838.	
Café............	41,400	francs.	135,600	francs.
Draps	32,300	»	66,000	»
Sucre...............	27,800	»	140,500	»

	1835.		1838.	
Métaux bruts et ouvrés	16,600	»	20,000	»
Cochenille..........	15,600	»	20,300	»
Drogues	9,200	»	17,600	»
Poivre	6,500	»	31,500	»
Papier.............	1,300	»	700	»

Exportations de Tripoli pour France

	1835.		1838.	
Soie...............	96,000	francs.	438,000	francs.
Éponges	8,300	»	24,800	»
Cire...............	900	»	1,500	»
Laine...............	—	»	55,000	»

Beyruth offre un climat plus sain que Tripoli et un mouillage plus sûr, chose rare en Syrie. Préférée par les navigateurs, elle est devenue une échelle importante. Naguère inconnue, elle est maintenant le siége principal du commerce ; c'est l'à qu'abordent, après avoir touché à Chypre, presque tous les navires destinés pour la Syrie (1). Le commerce de Beyruth s'étend chaque jour; il entretient des relations actives et importantes avec Damas, le Mont-Liban, Naplouse, Hamat, etc. On y compte trois maisons françaises; elles servent de prête-nom, moyennant une légère rétribution, à un grand nombre de négocians étrangers, qui s'affranchissent ainsi du droit de deux pour cent qu'ils seraient tenus de payer à la chambre de commerce de Marseille sur leurs importations (1834).

En 1833, la douane de Beyruth a rendu au pacha d'Egypte

(1) Dans une lettre écrite le 10 octobre 1817, la Chambre de commerce de Marseille faisait connaître au gouvernement l'importance commerciale acquise par Beyruth, et demandait que le vice-consulat établi à Seyde fut transféré à Beyruth. « C'est, disait-elle, le port de Syrie le plus fréquenté par les Européens : il est devenu le principal entrepôt de leur commerce. Celui de Seyde, où est le vice-consulat, et celui d'Acre où réside le consul de France, sont abandonnés, parce que les pachas qui y commandent se sont emparés de tout le commerce, et que les particuliers n'y peuvent prendre part qu'en subissant les conditions les plus dures... Les négocians français avaient eu à Seyde ou à Acre jusqu'à dix établissemens, aujourd'hui il n'en existe aucun dans ces deux échelles. »

1,300 bourses (environ 200,000 fr.); elle était auparavant affermée 900 bourses.

La navigation de Beyruth a donné en 1838 les résultats suivans :

PROVENANCES et DESTINATIONS.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	NAVIRES.	TONNEAUX.	NAVIRES.	TONNEAUX.
France...........	17	2,337	9	1,183
Toscane...........	8	1,360	9	1,186
Angleterre.........	11	1,451	2	270
Autriche..........	4	660	3	460
Grèce.............	6	450	6	450
TOTAUX..........	46	6,258	29	3,549

La navigation directe entre Beyruth et la France s'est faite sous pavillon français exclusivement.

La navigation dite de caravane a employé :

Entrée.......	2,461	navires jaugeant	74,116	tonneaux.
dont...	24	français »	3,846	»
Sortie........	2,479	navires jaugeant	131,623	»
dont...	33	français »	5,014	»

Voici quel a été le mouvement du commerce de Beyruth pendant la même année :

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
Egypte et dépendances............	3,016,100 fr.	5,300,800 fr.
Angleterre......................	5,617,300	97,100
France..........................	2,127,200	2,795,400
Turquie.........................	3 203,200	1,225,100
Toscane.........................	838,800	600,100
Autriche........................	624,200	49,600
Grèce...........................	3,000	900
Totaux..............	15,429,800fr.	10,069,000 fr.

Le commerce de Beyruth avec la France s'est composé en majeure partie des articles ci-après :

Importations de France.

Draps, 272,000 francs.— Bonnets de laine; 40,000 fr.— Tissus de coton, 92,000. — De soie, 59,500. — Sucre, 384,500. — Café, 309,100. — Indigo, 174,000. — Quincaillerie, 138,000. — Cochenille, 134,400. — Matières et monnaies d'or et d'argent, 130,000. — Épiceries, 76,000. — Drogueries, 48,600. — Étain, 33,800 francs.

Exportations pour France.

Soie, 2,020,000 fr. — Matières et monnaies d'or et d'argent, 526,100.— galles, 101,300.—Laine, 54,900.—Coton, 47,000 fr.

Quoique *Tarsous*, situé dans le district d'Adana (Caramanie), ne fasse point partie de la Syrie, je dois cependant ne pas l'omettre en parlant des échelles de cette province. Elle est fréquentée par la plupart des navires qui vont en Syrie. Ils y complètent leurs chargemens en laine, coton, cire, galles, cuivre vieux, peaux de chèvre, de lièvre, etc., pour la consommation de la Caramanie et de l'Anatolie. La position de Tarsous est très favorable ; si elle était exploitée par d'habiles négocians, elle pourrait devenir la rivale de Smyrne et le centre d'importations et d'exportations considérables.

Kaisarick et autres villes qui vont s'approvisionner à Smyrne et y porter leurs produits, trouveraient plus de facilité et d'économie à commercer avec Tarsous, puisque la distance entre Smyrne et Kaïsarick est de 155 lieues, tandis que de cette dernière ville à Tarsous elle n'est que de 48 lieues.

En 1838, la navigation de Tarsous a donné les résultats suivans :

PROVENANCES et DESTINATIONS.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	NAVIRES.	TONNEAUX.	NAVIRES.	TONNEAUX.
Grèce	42	3,558	42	3,558
France	6	836	6	836
Grande-Bretagne	2	302	2	302
Sardaigne	1	189	1	189
Syrie	80	7,230	80	7,230
Egypte	20	2,100	20	2,100
Totaux	151	14,215	151	14,215

La navigation entre Tarsous et la France a eu lieu sous pavillon français.

La navigation de caravane a employé le même nombre de navires.

Le commerce de Tarsous et du district d'Adana, en 1838, se résume ainsi qu'il suit :

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
Turquie (Anatolie et Chypre)	684,500 fr.	3,610,000 fr.
France	—	272,500
Syrie	1,920,000	416,000
Egypte	1,022,000	102,500
Totaux	3,626,500 fr.	4,401,000 fr.

Les importations de la France ne sont pas comprises dans ce tableau parce qu'elles ont été effectuées par la Syrie et l'Egypte ; elles ont consisté dans les objets suivans : drap, 80,000 fr. Bonnets de laine, 10,000 fr. Autre tissus, 25,000 fr. Sucre, 110,000 fr. Café, 100,000 fr.

Les exportations pour la France ont consisté en 250,000 fr. coton, 12,500 fr. cire, 10,000 fr. peaux.

D'après tout ce qui précède, on peut comparer l'état présent du commerce de Marseille en Syrie avec le passé.

De 1783 à 1792, d'après les relevés faits sur les registres des douanes, la valeur annuelle des importations et des exportations fut :

Importations à Marseille.		*Exportations de Marseille.*	
De Seyde..	1,800,000 liv.	Pour Seyde..	1,500,000 lfv.
Alep...	6,250:000 »	Alep...	5,480,000 »
Tripoli..	600,000 »	Tripoli.	400,000 »
	8,650,000 liv.		5,380,000 liv.

En 1834, les exportations de Marseille pour la Syrie s'effectuaient par une douzaine de navires de 120 à 220 tonneaux, répartis dans la proportion suivante : 2/3 pour Beyruth, 1/4 pour Alep et 1/12 pour Tripoli. En 1841, Marseille a expédié pour la Syrie 19 navires français et 1 autrichien.

Voici l'évaluation approximative des chargemens en 1834 :

500	surons cochenille	F. 1,000,000
500	ballots draps intermédiaire et fin.......	1,000,000
150	caisses bonnets........................	180,000
250,000	kil. sucre raffiné et en poudre.........	225,000
300,000	kil. café..............................	450,000
50,000	kil. poivre	50,000
30:000	kil. piment, girofle, canelle, etc.......	60,000
100	colis soieries, dorures, etc...........	300,000
100	colis tissus de coton, de laine, etc....	100,000
	Drogueries diverses, bois de teinture, rocou, alun, coupe-rose, papier, etc..	135,000
		3,500.000

Retours à Marseille.

1,200	balles soie à 1,800 fr. la balle...........	F. 2,160,000
2,400	sacs galles à 250 fr....................	600,000
3,500	balles coton de Chypre, Adenos et Syrie, à 180 fr..........................	630,000
1,000	colis laine, safranum, laine de chevron, cuivre vieux, droguerie, etc........	200,000
	Matières d'or et d'argent et perles fines...	2,410,000
		6,000,000

La différence entre les importations et les exportations (2,500,000 fr.) se solde par des lettres de change qu'on remet en Angleterre, ou par des envois de marchandises étrangères qu'on fait expédier des lieux de production, telles que cotons filés, toileries anglaises, suisses, etc. Quelquefois aussi les maisons de Syrie donnent ordre d'expédier, pour leur compte, aux Indes-Orientales, par Londres ou par Bordeaux, des merceries d'Allemagne, etc.

Depuis 1834 (date du relevé ci-dessus), quelques changemens ont eu lieu. La cochenille s'exporte en moindre quantité, son emploi a sensiblement diminué. Les envois de draps sont à peu près les mêmes pour le nombre des ballots; mais il y a élévation dans la qualité et dans le prix. L'exportation des articles de Paris est en progrès. La vente des denrées coloniales nous est disputée par l'Angleterre, qui expédie chaque année de Liverpool et de Londres pour la Syrie dix-huit à vingt navires chargés de produits manufacturés, de tissus, de sucre, de café, etc. La Suisse envoie, de son côté, en transit par Marseille, des tissus de coton qui opposent aux produits anglais une sérieuse concurrence.

Il est deux objets non mentionnés au tableau ci-dessus et qui prennent depuis quelque temps une place importante dans nos envois par suite de l'adoption des usages européens en Turquie pour la chaussure et l'ameublement; ce sont les peaux tannées et les meubles, surtout les chaises. L'exportation des bonnets fabriqués à Marseille et à Orléans paraît devoir reprendre une nouvelle activité par suite des perfectionnemens apportés à cette industrie.

Les retours se sont également enrichis d'un produit dont l'importance croît chaque jour, ce sont les graines oléagineuses. La Syrie nous en a fourni en 1841 pour 7 à 800,000 francs(1). C'est une compensation à la perte qui doit résulter pour ce commerce de la diminution et même de la cessatiou des importations de cotons de Syrie dont la vente est toujours plus difficile par suite de leur mauvaise qualité. Il y a progrès dans les quantités de soie que nous recevons de la Syrie, mais non dans la qualité toujours fort commune. Nos soies indigènes n'ont aucune concurrence à en redouter. Nous recevions de ce pays des poils propres à la chapellerie, c'est une branche de commerce anéantie par suite de la fabrication des chapeaux en tissus de soie.

Le commerce avec la Syrie est susceptible d'extension. Le sol

(1) Il en vient de tous les points de la Turquie, surtout des Sésames.

mieux cultivé y produirait d'immenses quantités de soie, de coton, de graines oléagineuses, etc. Mais il faut pour cela l'ordre et la paix.

Nos exportations pour la Syrie seraient plus considérables, si nos fabricans français savaient étudier et saisir les goûts du pays dans la confection des tissus qui y sont envoyés. L'Angleterre, depuis cinq ans, a doublé et triplé ses exportations en Syrie, composées en grande partie de cotons filés et de tissus (1834). La Suisse a conquis un débouché considérable par les ports de Gênes, de Livourne et de Marseille, à ses indiennes, printannières, toiles de coton, etc. La France seule reste en arrière. L'aveu est pénible à l'amour-propre national; mais il faut le dire : l'industrie française, en beaucoup d'articles essentiels, est, à l'étranger, trop au-dessous de ses rivales (1). Il faut le dire bien haut, parce que le remède est à côté du mal, parce que le succès est assuré avec plus de soin, d'études, de voyages et d'activité de la part des fabricans ou de leurs agens. La France doit et peut aspirer à toutes les supériorités comme à toutes les gloires. En Syrie surtout elle a laissé depuis les croisades des souvenirs encore vivans qui lui assurent une haute influence dont elle saura sans doute profiter pour pacifier cette belle contrée et y assurer les progrès du commerce et de la civilisation.

§ IX. — RÉSUMÉ.

Au moment où la Révolution française éclata, le commerce entre Marseille et la Turquie était à son apogée. Comparons sa situation d'alors avec celle d'aujourd'hui.

J'ai dit que, de 1783 à 1792, la valeur moyenne des transactions fut :

	Importations à Marseille.		Exportations de Marseille.	
Pour Constantinople........	3,070,000	liv.	6,650,000	liv.
» Smyrne..............	13,650,000	»	6,400,000	»
» Salonique et Andrinople.	6,100,000	»	2,700,000	»
» Ile de Candie.........	800,000	»	100,000	»
» Ile de Chypre........	490,000	»	210,000	»
» Syrie................	8,650,000	»	5,380,000	»
Total..........	32,760,000	liv.	21,440,000	liv.

(1) Ceci a été écrit en 1834. Depuis lors il est juste de signaler un progrès sensible surtout dans les tissus de laine.

En 1832, la valeur des importations de la Turquie à Marseille a été de 23,874,830 fr.; celles des exportations de Marseille pour la Turquie de 16,738,035 fr. Durant la même année la valeur des exportations de toute la France pour la Turquie a été de 17,346,315 fr., celle des importations de 24,552,054 fr. (1), y compris le numéraire. Il suit de ces chiffres que presque tout le commerce de Turquie se fait par Marseille.

Nous pouvons donc considérer comme spécial à Marseille, le tableau suivant des valeurs échangées entre la Turquie et la France de 1827 à 1840. (Jusqu'en 1830 la Grèce a été confondue avec la Turquie sur les états de douane.)

VALEUR DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS

Entre la France et la Turquie (y compris les îles de l'Archipel.)

Années.	IMPORTATIONS EN FRANCE.			EXPORTATIONS DE FRANCE.		
	VALEUR DES MARCHANDIS.		NUMÉRAIRE DÉCLARÉ A L'ENTRÉE.	VALEUR DES MARCHANDISES.		NUMÉRAIRE DÉCLARÉ A LA SORTIE.
	ARRIVÉES.	MISES EN consommation.		FRANÇAISES et étrangères.	FRANÇAISES.	
	Millions.	Millions.	Francs.	Millions.	Millions.	Francs.
1827	14.2	13.2	3,010,640	10.9	6.2	270,000
1828	15.5	9.9	1,730,790	7.3	3.9	897,800
1829	18.4	15.4	3,902,930	9.1	5.7	539,800
1830	15.9	11.2	8,067,483	13.1	9.7	405,800
1831	8.1	8.9	4,182,860	11.4	8.5	708,400
1832	19.9	15.3	4,712,716	16.3	12.3	1,104,300
1833	17.2	11.1	4,833,745	14.5	9.2	427,000
1834	14.9	10.9	2,431,680	14.9	10.6	333,200
1835	19.9	16.2	2,473,440	15,4	10.6	429,800
1836	19.7	12.5	1,345,752	17.3	11.8	588,200
1837	21.2	13.4	6,059,417	10.8	6.5	177,400
1838	27.3	16.9	2,615,850	16.4	11.0	303,600
1839	40.0	24.4	839,600	12.6	9.7	1,642,100
1840	26.2	19.3	768,300	13.3	8.7	385,400

(1) Dans ce chiffre les objets manufacturés n'entrent que pour 31,217 francs, et ils forment les onze douzièmes des exportations.

La presque totalité des importations consiste en matières premières nécessaires à l'industrie, la presque totalité des exportations en produits manufacturés. En 1840, la somme des importations se décompose ainsi : matières nécessaires à l'industrie, 21,632,458 fr, ; objets de consommation naturels 4,401,226 fr., objets fabriqués 165,225 fr. A l'exportation, les produits manufacturés figurent pour 10,167,625 fr., et les produits naturels pour 3,085,395 fr.

C'est donc là un commerce très avantageux à la France. Avant la Révolution, les matières premières n'occupaient pas une place aussi importante dans les envois de la Turquie ; elle nous fournissait des tissus de laine et de coton, des cotons filés et autres produits fabriqués.

Nous venons de comparer le mouvement commercial entre la France et la Turquie avant et depuis la Révolution ; maintenant examinons les chiffres du mouvement maritime.

Mouvement de la navigation entre Marseille et la Turquie en 1784 et 1841.

PROVENANCES et DESTINATIONS.	NAVIRES sortis de Marseille en 1784.	NAVIRES entrés à Marseille en 1784.	NAVIRES sortis de Marseille en 1841.	NAVIRES entrés à Marseille en 1841.
Constantinople (1)....	21	17	166	73
Salonique, Enos, Volo.	38	35	6	13
Candie.............	18	15	13	34
Smyrne, Chypre, etc.	42	49	98	72
Syrie(2)............	40	29	3	6
Caravane(3)........	28	—	—	—
Galatz, Ibraïla.......	—	—	3	53
Autres ports.........	—	—	3	20
	187	145	292	271

(1) Dans les chiffres de 1841, les paquebots à vapeur de l'État sont compris pour 35, tant à l'entrée qu'à la sortie.

(2) Les chiffres relatifs à la Syrie, en 1841, ne donnent pas une idée complète de la navigation entre ce pays et Marseille ; ce ne sont là que les navires venus ou partis directement sans faire escale. En 1841, vingt navires ont été expédiés de Marseille pour la Syrie, mais devant toucher à Chypre, la douane les a portés au compte de cette île.

(3) On sait qu'on appelait ainsi la navigation d'un port à l'autre dans le Levant pour le transport des marchandises et des voyageurs.

Les 332 navires entrés et sortis en 1784, étaient montés par 4,612 hommes d'équipage et jaugeaint en moyenne 120 tonneaux. Ces chiffres sont extraits des registres tenus pour la perception du droit du consulat. Ils sont donc officiels. En 1841, les 563 navires entrés et sortis étaient montés par 8,057 marins, (dont 5,198 sur bâtimens français) et jaugeaient en moyenne 234 tonneaux.

Les tableaux suivans présentent le mouvement de la navigation entre la France et la Turquie, de 1827 à 1841, et font connaître dans quelle proportion le pavillon étranger participe à cette navigation.

Les chiffres de 1841 s'appliquent à Marseille seulement (ceux de la France ne sont pas encore publiés), mais la différence est peu importante. En 1840, le nombre des entrées en France et à Marseille est le même. Celui des départs présente 10 navires de plus pour la France que pour Marseille :

La Grèce est comprise dans ces tableaux jusqu'en 1830 inclusivement.

NAVIRES ENTRÉS EN FRANCE,

Venus de la Turquie (y compris les îles de l'Archipel).

Années.	PAVILLON FRANÇAIS.		PAVILLON DU PAYS d'où ils viennent,		TIERS-PAVILLON.		TOTAL.	
	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage
1827	55	9,466	—	—	7	1,294	62	10,760
1828	34	5,609	2	340	17	2,933	53	8,882
1829	89	11'955	8	1,358	19	3,704	116	17,015
1830	62	8,811	7	1,004	35	7,996	104	17,811
1831	36	5,225	—	—	24	5,027	60	10,252
1832	69	11,042	—	—	85	19,879	154	30,921
1833	52	9,042	2	205	26	5,758	80	15,005
1834	67	10,303	—	—	36	7,282	103	17,585
1835	91	12,739	—	—	37	7,146	128	19,885
1836	68	11,326	1	140	29	5,952	98	17,418
1837	121	20,379	4	1,137	35	9,469	160	30,985
1838	127	37,241	3	474	82	16,481	212	54,196
1839	174	45,098	4	902	174	35,688	352	81,688
1840	112	36,241	4	683	82	16,032	198	52,956
1841	173	40,386	1	140	97	18,846	271	59.372

NAVIRES PARTIS DE FRANCE

Pour la Turquie (y compris les îles de l'Archipel).

Années.	PAVILLON FRANÇAIS.		PAVILLON DES PAYS où ils vont.		TIERS-PAVILLON.		TOTAL.	
	Navires	Tonnage.	Navir.	Tonnage.	Navir.	Tonnage.	Navir.	Tonnage.
1827	55	9,783	2	733	12	2,538	69	13,054
1828	37	4,740	—	—	27	4,639	64	9,379
1829	74	11,283	7	1,515	14	2,724	95	15,522
1830	48	7,151	6	985	43	10,105	97	18,241
1831	19	3,200	—	—	30	7,509	49	10,709
1832	40	6,509	1	420	87	22,660	128	29,589
1833	32	5,277	5	1,405	24	6,118	61	12,800
1834	38	5,419	1	264	33	6,763	72	12,446
1835	59	9,254	—	—	43	9,391	102	18,645
1836	45	8,425	—	—	48	12,314	93	20,739
1837	111	21,095	1	137	95	24,154	207	45,386
1838	97	36,676	2	216	102	23,872	201	60,016
1839	137	39,825	1	157	209	46,039	347	86,021
1840	91	34,066	4	614	86	19,279	181	53,959
1841	155	40,738	1	131	136	31,636	292	72,505

Les chiffres qui précèdent prouvent que ce n'est que depuis 1837 (époque de l'établissement du service des paquebots à vapeur) que l'activité de la navigation entre Marseille et la Turquie a atteint et dépassé le chiffre des années qui ont précédé la Révolution. Jusqu'alors le mouvement était demeuré inférieur à celui du siècle dernier.

Quant aux valeurs transportées, à l'exception des importations de 1839 (1), elles ont éprouvé depuis 1789 une notable diminution.

(1) Les importations de 1839 ont principalement consisté dans les articles suivans : Soie grège, 12,271,440 francs ; — céréales (grains), 9,530,941 fr. ; — Huile d'olive, 4,759,301 fr. (5,949,126 kil.) ; — laines, 2,375,161 fr. ; — graines oléagineuses, 2,348,647 fr. ; — coton, 2,183,201 fr,; — Cuivre, 1,339,552 fr. ; — Noix de galles et avelanèdes, 1,179,959 fr. ;— poils propres à la chappellerie, 1,089,280 fr. ; — poils de chameau, 500,000 fr., etc., etc.

J'ai exposé quelques-unes des causes de ce fait. Elles ne sont pas, comme les ennemis de la Révolution française paraissent le croire, dans les principes de liberté proclamés par l'assemblée constituante.

La liberté est l'âme, la vie du commerce; la liberté aurait donné, après 1792, un vaste essor au commerce entre les ports français et ottomans, si elle avait pu, alors comme aujourd'hui, s'allier avec l'ordre et la paix qui seuls la peuvent féconder.

L'état des choses en Levant, détruit par la Révolution, était vicieux. Le commerce y était concentré dans quelques établissemens cautionnés par leurs *Majeurs* de Marseille et dont le nombre était limité. Il n'y avait en Levant que des *régisseurs* recevant les directions de leurs commettans, soumis dans toutes leurs opérations d'achat et de vente à l'empire de délibérations communes où la majorité de chaque échelle faisait la loi aux dépens des intérêts de la minorité. L'étranger, le Français même non cautionné était repoussé par un droit prohibitif de 20 p. %. Les privilégiés s'enrichissaient; leurs fortunes donnaient une haute idée de l'importance du commece du Levant. Ce commerce, en effet, était presque le seul qui se fît à Marseille avec quelque étendue. Dans celui des colonies, notre ville ne tenait que le 4° rang. Elle ne pouvait recevoir les navires venus des Indes, lesquels n'étaient admis qu'à Lorient et à Toulon. C'est sur le commerce du Levant que devait se porter toute l'activité commerciale de nos pères. Et cependant, là se trouvait le privilége, obstacle à la concurrence et par conséquent au progrès.

La Révolution, en déclarant le commerce libre à toutes les nations, devait appeler à Marseille un grand nombre d'expéditions et de maisons étrangères, dont les capitaux auraient donné une nouvelle activité et une plus grande importance aux transactions.

Mais la démagogie déchaînée par une constitution qui laissait la royauté sans force, la terreur, les assignats, le maximum, les confiscations firent de notre belle patrie un objet d'effroi pour l'étranger ; toutes les relations avec le dehors furent anéanties.

Sous Bonaparte l'ordre régna, mais non la liberté, non la paix ; partant point d'essor commercial. Le commerce, bloqué dans nos ports, soumis au régime du sabre, languissait menacé à chaque instant par ces fameux décrets impériaux qui, lancés par le despote, bouleversaient, soudains, inexorables, tous les calculs, toutes les opérations et faisaient tant de ruines.

Pendant ce temps, l'étranger nous supplantait partout. L'Italie, l'Allemagne, la Hollande, l'Angleterre s'emparaient de nos relations abandonnées.

Quand la chute de Napoléon eût rendu la paix au monde, Marseille s'efforça de reconquérir son ancienne position en Turquie; mais elle y trouva les rapports dirigés ailleurs, les habitudes du consommateur changées. Tout était à refaire. Elle y travaille avec ardeur. Puissante de sa position, riche de l'industrie du royaume auquel elle appartient, elle a renoué d'anciennes relations, et depuis lors les progrès que n'a cessé de faire son commerce avec la Turquie, permettent d'espérer qu'il ne tardera pas à reprendre l'importance qu'il avait autrefois. Le gouvernement a un moyen bien efficace de rapprocher de nous cet avenir. C'est d'adoucir la rigueur des tarifs de douane à l'égard des matières premières. Il a commencé, timidement il est vrai, mais enfin il a commencé cette glorieuse et utile tâche. Sans doute il la continuera. Trop de vœux éclairés, trop d'intérêts puissans le lui demandent pour qu'il puisse s'y refuser.

Le privilége n'existe plus; Marseille a vu accourir dans son sein de nombreux étrangers dont la plupart confians dans la libéralité de nos lois sont devenus français. Plusieurs sont au rang de nos négocians les plus honorables. Leurs capitaux ont contribué à répandre le travail dans notre population. Leur conduite a conquis l'estime publique, et Marseille n'a pu que se rejouir de voir accroître ainsi le nombre de ses bons et utiles citoyens.

Voici un aperçu des importations et des exportations opérées en 1832, 1833, 1839, 1840 et 1841, entre Marseille et la Turquie. Dans les draps dont il est fait mention aux exportations, il en est beaucoup de 12 à 15 fr. le mètre. C'est un progrès : autrefois on n'en expédiait pas au-dessus de 4 à 5 fr. La France recevait de Turquie des cotons filés et des tissus; maintenant elle en envoie, mais en bien moins grande quantité que les anglais. Ceux-ci ont exporté en 1831 directement pour la Turquie 1,700,000 pouds coton filé. En 1832 et 1833 leurs exportations ont été encore plus considérables. Ils expédient des navires chargés, presque en totalité, de tissus de coton, d'indiennes, de schalls et toileries de toute espèce. Que la France s'efforce de prendre une plus large part à ces riches expéditions! Ses produits sont, il est vrai, d'une qualité supérieure à ceux de l'Angleterre, mais leur prix trop élevé en rend le placement difficile. Espérons que les fabricans français

parviendront à produire à aussi bas prix que leurs rivaux. Il faut savoir sacrifier quelque chose à l'avenir. J'ajouterai que nos négocians et nos manufacturiers ne sont pas assez hardis à faire des envois d'essai dans l'étranger. C'est par ce moyen et en fesant voyager de nombreux agens que les Anglais parviennent à bien connaître les goûts des pays et à se créer de nouveaux débouchés.

Principaux articles importés de Turquie à Marseille.

		1832	1833	1839	1840	1841
Peaux sèches petit.	q.m.	30	57	350	355	472
« » grandes.	»	—	2	21	44	716
» de lièvre ou de lapin........	»	390	486	36	193	17
Laines en masse.	millions de fr.	1.	1.3	2.4	2.7	3.3
Poils de chameau..	q.m.	341	441	615	572	447
Poils propres à la chapellerie......	»	854	659	272	194	—
Soies grèges éc. (1)	»	877	1,483	3,048	2,577	3,922
Cire jaune........	»	104	1,409	942	239	247
Perles fines.......	gr.	900	5,205	5,924	1,650	2,894
Sangsues........	millions	—	—	3.2	0.5	2.7
Eponges communes	q.m.	254	278	404	700	650
» fines......	»	40	129	87	82	70
Cornes de bétail...	»	517	428	790	1,578	2,113
Grains de froment.	hect.	328,535	59,248	470,270	136,236	169,068
» de maïs....	»	954	—	17,590	30,367	20,685
Légumes secs.....	q.m.	71	35	2,417	998	4,542
Graines oléagineuses............	»	686	—	30,266	17,991	32,239
Tabac en feuilles..	»	63	400	1,005	337	200
Gommes pures....	»	211	297	300	170	290
Opium	»	134	36	43	47	75
Essence de rose....	kil.	55.	37	246	669	439
Huile d'olive....	q.m.	7,761	—	59,491	34,341	105,090
Bois de buis........	»	645	3,461	12	1,104	4,443
Coton en laine	»	13,477	18,250	18,193	14,575	15;151

(1) L'importation de ce riche article ne s'était jamais élevée aussi haut qu'en 1841. Elle fut en 1826, de 1,020 quintaux métrique; en 1827, de 700 ; en 1828, de 1,273; en 1829, de 1,386; en 1830, de 1,287; en 1831, de 258; en 1834, de 1,273; en 1835, de 1,436; en 1836, de 1,741; en 1837, de 1701 ; en 1838 de 2,815.

	1832.	1833.	1839.	1840.	1841
Garance en racine.. q.m.	399	1,128	1,470	903	703
Noix de galle..... »	3,055	3,040	5,804	2,931	5,319
Nerprum......... »	642	829	1,228	1,045	1,145
Avelanèdes....... »	6,079	1,664	641	456	81
Cuivre........... »	453	1,760	6,221	838	4,771
Fils de poil de chèvre........ »	86	166	14	7	37
Cymbales.........paires	172	452	434	136	274
Or brut......... kil.	97	167	32	30	75
Argent brut...... »	8,576	8,709	2,037	2,039	2,488
Or monnayé.... .. »	262	459	67	44	42
Argent monnayé... »	9,149	6.043	670	697	3,815

Principaux articles exportés de Marseille pour la Turquie.

	1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Morues........... q.m.	812	25	389	489	1,742
Sucre terré....... »	2,588	2,585	58	1,027	2,517
Café.............. »	9,341	13,713	3,353	9,661	7,336
Clous de girofle.... »	58	208	214	128	116
Poivre et piment... »	999	1,666	743	2,256	1,139
Liéges en planches »	228	1	71	19	226
» ouvré, bouchons........... »	382	38	53	51	90
Bois de Fernambouc.......... »	74	9	1,083 (Fernambouc et autres)	1,459 (Fernambouc et autres)	1,380 (Fernambouc et autres)
Bois de teinture et autres.......... »	2,128	1,738			
Briques et tuiles pl. pièces	28,000	—	15,000 (briques et tuiles bombées)	24,000 (briques et tuiles bombées)	35,920 (briques et tuiles bombées)
Tuiles bombées.... »	125.000	26,000			
Soufre épuré ou raf. q.m.	172	27	44	140	340
Or filé ou laminé.. kil.	16	69	79	32	16
Fer étiré en barres. q.m.	1,330	1,116	649	746	888
Fil de fer......... »	28	15	69	16	32
Acier forgé....... »	246	96	47	103	141
Plomb brut....... »	3,689	367	784	579	1,168
Etain brut....... »	154	82	93	167	55
Zinc coulé et laminé »	284	150	279	155	55
Produits chimiques divers.......... »	1,540	1,160	733	856	1,322
Cochenille......... »	363	232	69	317	178
Indigo........... »	25	7	66	33	19
Rocou........... »	133	8	32	80	55

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Sucre raffiné......	q.m.	17,705	7,695	12,152	6,681	15,683
Miroirs grands....	fr.	32,388	24,065	13,835	7,780	8,999
Verreries.........	q.m.	8,037	2,377	4,103	2,500	4,372
Tissus de chanvre et de lin..........	»	19	22	12	26	45
Tissus de pure laine	»	1,932	2,028	1,332	1,470	1,740
Bonneterie de laine	»	145	132	187		
Etoffes de soies uni.	kil.	4,147	2,991	3,361	2,612	2,046
» façonnées.,.	»	—	—	1,029	309	1,474
» mêlées d'or et d'argent fin...	»	317	260	71	61	58
Etoffes mêlées d'or et d'argent faux.	»	115	90	45	—	—
Etoffes mêlées de coton et de laine.	»	4,142	6,030	1,786	1,705	1,851
Crêpe............	»	1,639	676	1,191	866	1,955
Rubans de pure soie	»	299	434	469	173	278
Tissus de coton (1).	q.m.	67	178	442	688	788
Papier d'enveloppe.	»	454	279	141	285	461
Papier blanc......	»	53	25	285	383	1,186
Livres en langue fr.	»	35	43	24	36	50
Cartes à jouer.....	»	26	19	21	28	52
Peaux tannées et corroyées	»	511	337	2,229	1,600	3,017
Peaux marroquinées et vernissées....	»	9	1	96	131	105
Peaux ouv, gants, etc.	»	136	130	139	77	90
Ouvrages en fer...	»	1,186	152	312	470	876
» en plomb	»	1,157	1,556	620	1,004	1,149
Machines et mécaniques	fr.	2,530	4,025	27,537	31,827	20,640
Sellerie..........	»	15.042	6,880	10,455	11,205	7,285
Mercerie.........	q.m.	217	176	241	228	380
Ouvrages de mode.	fr.	23,211	26,763	32,439	33,000	36,124
Meubles neufs.....	»	127,347	103,911	148,707	82,643	119,177
Monnaie d'or......	kil.	6	—	18	—	4
» d'argent..	»	4,974	2,075	7,708	1,927	9,260

On aura remarqué que les importations de Turquie à Marseille ont toujours été plus considérables que les exportations. D'après

(1) La moitié environ de ces tissus de coton est sortie avec prime comme proproduit des fabriques françaises.

les partisans de la *balance du commerce* nos relations avec le Levant auraient donc été ruineuses. Cependant elles ont été constamment une source de richesses pour notre ville. Ce fait seul détruit cette singulière doctrine. Il serait inutile de la discuter : un seul mot en démontre l'inconséquence. Si un négociant expédie en pays étranger pour 100,000 fr. de marchandises avec lesquelles il réalise un retour de 120,000 fr., il a opéré avantageusement : n'est-ce pas ? La raison dit oui : la prétendue *balance du commerce* dit non.

CHAPITRE XIII.

GRÈCE.

Relations de Marseille[1] avec la Morée au dernier siècle. — En 1832. — Commerce de la Grèce avant et après la conquête de son indépendance. — Patras. Syra. — Conduite du gouvernement grec. — Valeur des importations et des exportations entre la Grèce et la France, de 1831 à 1840. — Principaux articles importés et exportés. — Navigation. — Le commerce de Marseille doit occuper en Grèce une position digne de la France.

Vers la fin du dernier siècle on comptait en Morée cinq maisons de commerce françaises.

Les relations commerciales y étaient sans importance surtout pour les importations. L'oppression et la misère y étouffaient tout germe d'industrie et de commerce. Nous achetions aux Grecs leurs soies et leurs huiles avec la monnaie qu'ils s'efforçaient de cacher à la rapacité de leurs maîtres.

En 1789 les envois en marchandises de Marseille pour la Morée s'élevèrent à 351,467 livres. Les retours à 1,881,815 livres.

D'après Chaptal, nous importions annuellement en Morée à cette époque pour 500,000 fr., nous en exportions pour près de deux millions. La différence se soldait en piastres ou en sequins.

En 1832, la valeur des exportations s'est élevée à 1,872,938 fr. Celle des retours à 1,580,391 fr. (1).

Dans ces derniers chiffres, les matières d'or ou d'argent sont comprises pour 663,000 fr. aux exportations, et pour 807,000 fr. aux retours.

Les relations de Marseille avec la Grèce, brisées en 1793 par les désastres qui pesèrent sur le commerce français, n'ont été renouées que depuis vingt ans environ. Avant la conquête de leur indépendance, la Morée et les îles Cyclades n'entretenaient aucun rapport direct avec Marseille. De temps à autre, il est vrai, quelques navires grecs chargés de blé, arrivaient à Marseille avec des expéditions datées d'Hydra ou de Spezzia, mais les provenances réelles étaient les bords de la mer Noire, de l'Asie et de la Roumélie. La marine ne commerçait presque qu'avec les ports de l'Empire Ottoman.

La ville de Patras seule avait des relations avec l'Europe. Chaque année elle expédiait en Angleterre quelques cargaisons de raisins de Corinthe. Elle échangeait à Trieste et à Venise des fruits secs et des laines contre des planches, des clous, du papier et des draps d'Allemagne. Mais c'était peu de chose (2).

L'insurrection des Grecs donna une nouvelle direction à leur commerce. Dès le commencement de la lutte, toute communication fut interrompue entre la Turquie et la Grèce. Celle-ci demanda à l'Europe les objets dont elle avait besoin. Marseille en fournit la plus grande partie.

(1) Pendant la même année les importations de la Grèce en France ont été de 1,817,892 fr. Les exportations de France pour la Grèce, 2,216,821 francs, y compris le numéraire.

(2) Depuis lors, ainsi qu'on le verra ci-après, Syra, supplantant Patras, est devenu l'entrepôt du commerce entre l'Europe et la Grèce. Cependant en 1836, Patras avait encore un mouvement commercial qui se résume dans les chiffres suivans : Navires entrés dans son port, 284, jaugeant 17,363 tonneaux.

Importations : 2,105,100 fr., dont 756,800 fr. d'Autriche. — 578,200 des îles Ioniennes. — 406,900 fr. d'Angleterre. — 129,800 fr. de Malte. Le reste d'Italie, de Turquie, etc.

Exportations : 3,504,200 fr. dont 3,109,400 fr. pour l'Angleterre ; 140,000 fr. pour l'Autriche. Le reste pour les îles Ioniennes, l'Italie, la Turquie, etc.

Le commerce et la navigation entre Patras et la France, en 1836, ont été à peu près nuls.

On évaluait à moitié en sus des chiffres ci-dessus les importations frauduleuses consistant principalement en marchandises anglaises.

La catastrophe de l'île de Chios où périrent tant de négocians qui s'y étaient retirés de Smyrne et de Constantinople avec leurs richesses, semblait devoir anéantir pour long-temps le commerce grec. Mais le commerce ne meurt pas. Il ne fait que changer de place, et là où il se fixe il répand la vie et la prospérité. Les malheureux échappés au massacre de Chios se réfugièrent à Syra pour y exercer leur industrie, et bientôt Syra éprouva une brillante métamorphose.

Ce n'était qu'un rocher où abordaient quelques barques de pêcheurs, un misérable hameau de 2,000 habitans. Au bout de quatre ans ce rocher, heureusement placé sur la route entre l'Europe et la Turquie d'Asie, a été transformé en un port rempli de vaisseaux où l'on a vu entrer jusqu'à 25 gros navires dans un jour, ce hameau en une ville de 20,000 ames avec un bazar et des magasins remplis de toute sorte de marchandises.

C'est maintenant un entrepôt considérable surtout pour les grains. De petites goelettes sortent fréquemment de Syra chargées de blé, de sucre, de draps, de tissus de coton, de soieries, de schalls, de cuirs, etc.; elles en approvisionnent les côtes de l'Asie les moins éloignées, les îles de la Turquie, Salonique, le golfe de Volo et toute la Roumélie (1).

Le reste du royaume est loin d'être dans une position aussi favorable.

Le gouvernement issu des conférences entre les grandes puissances, fit des efforts empreints plutôt de bonne volonté que d'intelli-

(1) Le port de Syra a reçu en 1835, 1,247 navires, jaugeant 90,748 tonneaux; 1,080 venaient de Turquie ou d'Égypte; 30 d'Autriche, 9 de Toscane, 72 de l'Angleterre et des îles Ioniennes; 14, dont 6 sous pavillon français venaient de France.

Les importations se sont élevées à 10,595,500 francs, dont 3,700,000 fr. d'Angleterre; 3,450,000 fr. de Turquie et d'Égypte; 1,560,000 fr. d'Autriche; 657,400 fr. de France; 416,000 fr. de Toscane; le reste de Russie, etc.

Les exportations ont eu une valeur de 4,700,700 fr., dont 3,575,000 fr. pour la Turquie et l'Égypte; 278,900 fr. pour l'Autriche; 6,600 pour la France; 567,000 pour la Russie, etc.

Syra n'étant qu'un port d'entrepôt dans une île stérile, n'exporte, en général, que des objets d'importations étrangères. Ceux-ci ont consisté surtout, en 1835, en tissus de coton et de laine, morue, blé, coton filé, sucre, café, huile, quincaillerie, etc.

Les principaux articles importés de France sont : Sucre, 140,000 fr. — Café, 210,000 fr. — Tissus de Laine, 50,008 fr. — Peaux, 50,000 fr. — Quincaillerie, 30,000 fr. — Drogueries, 35,000 fr.

gence pour féconder les élémens de commerce qui abondent en Grèce. Il prit des mesures pour faire cesser la piraterie qui déshonorait le caractère grec. Il distribua des terres aux guerriers qui avaient combattu pour l'indépendance. Il alloua 4,000 drachmes (1) par mois à une maison chargée d'entretenir six paquebots de 100 à 140 tonneaux dont les fréquens voyages devaient relier la Grèce à Marseille, Trieste, Livourne, Smyrne et Alexandrie.

Mais il ne suffit pas de donner des terres et d'établir des paquebots. Pour mettre ces terres en produit, pour alimenter la navigation, il faut des capitaux, et les capitaux manquent en Grèce. On pouvait les y appeler, on ne le fit pas. De riches négocians grecs, s'étaient établis pendant la guerre, à Constantinople, à Smyrne, à Alexandrie, dans les ports de la mer Noire, à Vienne, à Trieste, à Malte, à Livourne, à Marseille et à Londres. Ils seraient rentrés volontiers dans leur patrie pacifiée, si on les y avait invités en leur promettant non seulement protection et sécurité, mais encore cette part d'honneur et de distinction qui dans les pays civilisés appartient au travail. Capo-d'Istria et la régence ne comprirent pas cela. Ils ne virent qu'un sol à cultiver et crurent devoir s'appuyer sur une sorte d'aristocratie territoriale. Ils ne comprirent pas que cette aristocratie était sans force parce qu'elle était sans fortune. Ils ne comprirent pas que la partie la plus riche, la plus éclairée, la plus industrielle de la population était hors du royaume et qu'il fallait l'y faire rentrer. L'aristocratie en France a fait place à la classe moyenne, à la bourgeoisie, ou plutôt il n'y a plus ni bourgeoisie ni aristocratie, il n'y a qu'une nation puissante parce qu'elle est une, parce que l'égalité y règne ; puisse-t-il en être de même en Grèce !

Combien y auraient été rapides les progrès de la prospérité, si les négocians disséminés dans les principales places du monde étaient venus, riches de leurs capitaux, de leur expérience, de leurs relations toutes formées, nouer des opérations commerciales entre ces places et la Grèce ! Quel essor n'eut pas été donné à toutes les branches de la production ! La Grèce aurait eu vraiment alors un commerce et une marine de quelque importance.

Au lieu de cela que voit-on aujourd'hui ? Un peuple plein d'ar-

(1) Le drachme égale 90 centimes.

deur pour le commerce, mais que la pauvreté empêche de s'y livrer avec succès : quelques négocians dont les maisons datent seulement de la révolution et dont les plus riches possèdent 10 ou 15,000 écus (1).

Le pays, loin de se repeupler, a été abandonné par les familles des commerçans qui y étaient restées pendant la guerre ; les terres seront long-temps encore incultes.

Toutes les mesures relatives au commerce que le gouvernement a successivement adoptées, ont dénoté une grande ignorance. En France, en pareille matière, on consulte les intéressés. En Grèce on ne l'a pas fait. Et comment le pourrait-on ? Aucun négociant n'a été appelé à prendre part aux affaires publiques. Et chose étrange ! Il n'y en a pas un seul dans la capitale actuelle du royaume.

Aussi l'incertitude et le provisoire paralysent tout. Un jour, l'île de Syra est déclarée port franc, le lendemain c'est Pyrée, ensuite Patras, puis Nauplie, après c'est Hydra. Il n'y a pas lieu de s'étonner, en présence d'une telle fluctuation, de ne point voir en Grèce d'établissement français.

Autre faute : le gouvernement grec au lieu d'attirer dans ses ports le commerce européen, l'en a repoussé par un droit de tonnage très élevé. Les navires étrangers ne pouvant trouver en Grèce qu'une partie de leurs chargemens, ne veulent pas, pour aussi peu de chose, subir des taxes considérables. Il serait d'une sage politique de supprimer ce droit de tonnage. Alors tous les navires qui vont en Turquie relâcheraient en Grèce pour y acheter ou vendre des marchandises, et le commerce s'y développerait.

Il est encore une réforme nécessaire au progrès des relations commerciales en Grèce. Un entrepôt a été établi par Capo-d'Istria à Syra, mais les objets déposés doivent 1 pour cent tous les trois mois. Après trois trimestres la marchandise est considérée comme livrée à la consommation et soumise au droit d'entrée. Le commerce est donc mieux traité en Turquie où l'on n'est tenu que de payer en une seule fois trois pour cent (2). Si cela n'est point modifié, la Grèce continuera d'être délaissée, et les transactions s'opèreront toujours dans les ports ottomans.

(1) *Gazette du Hanôvre de* 1834.

(2) Depuis 1839 5 pour cent.

Le commerce de Marseille avec la Grèce a subi les fâcheux effets du système que je viens d'exposer. Une rapide décadence s'est manifestée dans nos relations avec ce pays.

Je signalais cette décadence en 1834. Dans les années suivantes, à l'exception de deux ou trois, elle a fait de nouveaux progrès. On peut s'en convaincre en examinant le tableau suivant du commerce entre la France et la Grèce, de 1831 à 1840.

VALEUR DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS ENTRE LA FRANCE ET LA GRÈCE.

Années.	IMPORTATIONS EN FRANCE.			EXPORTATIONS DE FRANCE.		
	VALEUR DES MARCHANDISES.		NUMÉRAIRE DÉCLARÉ à l'entrée.	VALEUR DES MARCHANDISES		NUMÉRAIRE DÉLCARÉ à la sortie.
	ARRIVÉES.	MISES EN consommation.		FRANÇAISES et étrangères	FRANÇAISES.	
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1831	347,528	246,732	300,600	596,746	300,021	62,400
1832	994,292	898,160	823,600	1,417,821	1,140,961	799,000
1833	823,624	126,414	555,540	1,965,539	1,450,331	103,200
1834	734,944	214,432	163,700	2,218,792	1,750,732	40,000
1835	270,016	296,851	447,780	1,975,486	1,539,642	21,400
1836	432,770	351,682	92,300	1,914,142	1,468,724	304,000
1837	1,022,161	710,378	638,200	1,907,243	1,654,756	—
1838	392,836	703,589	414,540	2,109,168	1,606,504	218,000
1839	1,793,390	1,218,463	54,200	2,255,339	2,038,258	116,000
1840	292,823	204,513	29,100	2,377,781	2,115,168	285,800

Le chiffre élevé des importations en 1839, provient de 1,116,449 fr. graines de lin ; 88,120 fr. de soie ; 81,872 fr. de froment, articles qui ne se retrouvent plus dans celles de 1840.

Voici un aperçu des principaux articles importés et exportés en 1832, 1833, 1839, 1840 et 1841.

Principaux articles importés de la Grèce à Marseille.

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Soies écrues grèges	kil.	270	900	2,203	—	269
Laines en masse...	fr.	—	48,556	21,887	118,026	—
Eponges communes	q.m.	259	174	321	86	—
» fines.....	»	—	—	17	9	—
Froment.........	hect.	30,510	30,776	4,094	—	—
Huile d'olive......	q.m.	3	—	3,099	930	7,914
Bois merrain......	dou.	19,859	—	—	12,514	—
Graines de lin.....	q.m.	—	—	14,886	—	—
Pierres servant aux arts et métiers (1)	»	—	—	110	—	—

Principaux articles exportés de Marseille pour la Grèce.

(COMMERCE GÉNÉRAL).

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Fromage.........	q.m.	31	36	60	101	47
Morue............	»	1,879	7	2,332	895	2,162
Farine de froment.	»	3,372	445	115	60	2
Riz..............	»	257	—	1	—	63
Sucre terré.......	»	145	812	184	525	406
Café.............	»	389	2,114	204	438	289
Canelle...........	»	9	4	—	4	3
Clous de girofle....	»	17	4	48	11	47
Poivre et piment...	»	227	67	66	60	61
Brai gras et goudr.	»	15	7	30	52	28
Essence de térébenthine...........	»	24	36	—	—	24
Liège en planches.	»	91	—	103	32	61
Briques et tuiles..	nom.	26,500	3,375	49,030	45,600	30,000
Houille............	q.m.	500	—	3,297	13,756	—
Plomb brut........	»	566	70	111	146	395
Produits chimiques (soude, etc.) ...	»	24	15	923	283	12
Cochenille, indigo et bleu de Prusse..	»	—	—	7	5	3
Parfumeries......	»	18	24	50	46	87
Noir à souliers....	»	—	—	30	35	32

(1) L'île de Naxos fournit de l'émeri, dont l'importation en France serait très avantageuse. Malheureusement les spéculateurs anglais, qui ont déjà le monopole des produits de Jersey et de Guernesey, se sont rendus maîtres de ceux de Naxos, et se sont ainsi assuré des bénéfices considérables au détriment de notre commerce, qui, ayant un besoin indispensable d'émeri, est obligé de subir le joug anglais.

		1832	1833	1839	1840	1841
Savons	q.m.	6	62	1	2	1
Sucre raffiné	»	2,873	1,206	1,050	390	1,031
Amidon	»	—	—	29	163	67
Vin ord. en futaille	hect.	1,498	700	506	859	94
» en bouteil.	»	81	52	37	54	35
Vin de liqueur	»	17	7	2	2	—
Bière	»	47	6	20	8	2
Eau-de-vie de vin.	»	57	35	10	15	10
Liqueurs	»	10	5	4	5	4
Poterie de terre gr.	q.m.	115	149	178	325	228
Faience	»	23	21	11	20	20
Porcelaine	»	—	—	3	8	11
Verrerie de toute sorte	»	567	629	1,339	1,408	1,131
Tissus de chanvre et de lin	kil.	635	237	1,085	315	339
Tissus de laine	»	2,453	4,352	9,861	12,819	8,791
Tissus de soie	»	1,328	882	1,303	1,417	706
Tissus de coton	»	1,634	2,530	5,066	8,000	4,427
Papier	q.m.	—	—	163	600	434
Peaux tannées et corroyées	»	117	362	1,537	947	1,028
Peaux marroquinées et vernissées	»	6	1	66	38	35
Peaux ouvr. gants, etc	»	5	10	20	10	21
Ouvrages en plomb, fer, cuivre, etc.	»	384	599	646	736	755
Mercerie	»	—	—	61	101	154
Ouvrages de mode.	fr.	580	3,515	6,965	13,817	8,533
Meubles neufs	»	13,258	3,830	42,746	33,504	43,662

Avant 1831, nos exportations pour la Grèce étaient plus considérables. Trieste seule nous disputait ce marché. Aujourd'hui c'est Londres, c'est toute l'Italie. Nous exportions annuellement 250,000 kil. morue, et pour tous les autres articles, les quantités étaient plus importantes que celles indiquées ci-dessus. Cependant, depuis quelques années, les exportations tendent à se relever. On aura remarqué dans leur chiffre un progrès soutenu. Il n'en est pas de même pour les importations qui présentent de brusques variations, et prouvent que le commerce grec n'est point encore dans une situation normale.

Les mêmes résultats jaillissent des tableaux suivans de la navigation entre la Grèce et la France. Il y a progrès dans les chiffres des navires expédiés, surtout en 1841. Quant aux navires entrés, ils étaient de 1830 à 1835 (1), beaucoup plus nombreux qu'aujourd'hui.

Mouvement de la navigation entre Marseille et la Grèce, de 1829 *à* 1833, *en* 1840 et 1841.

ANNÉES.	ENTRÉE à Marseille.	SORTIE de Marseille.
1829	100	21
1830	18	20
1831	16	41
1832	27	48
1833	20	21
1840	2	65
1841	9	113

Les 20 navires entrés en 1833 jaugeaieut 4,355 tonneaux ; les 21 sortis 5,057.

Les deux navires entrés en 1840, jaugeaient 208 tonneaux et venaient d'Athènes; l'un, de 138 tonneaux était français, l'autre, de 70 tonneaux était grec.

Les 65 sortis jaugeaient 12,397 tonneaux ; 20 grecs étaient sur lest. Sur les 45 chargés, 6 étaient français ; 37 grecs 2 sous tiers pavillon. — 31, dont 10 sur lest, se sont rendus à Syra ; 12 à Spezzia, 8 à Athènes ; 3 à Patras; 3 à Hydra; 5 à Andros; 2 à Micone ; 1 à Simi.

En 1841, 9 navires chargés, jaugeant 1,363 tonneaux, sont venus de Grèce à Marseille. Les 113 sortis, jaugeaient 24,281 tonneaux ; 39 étaient sur lest; 106 sous pavillon grec; 79 se sont rendus à Syra, 13 à Spezzia, 8 à Athènes, 4 à Galaxidi, 4 à Andros, etc.

Voici le tableau de la navigation entre la France et la Grèce, de 1831 à 1840 :

(1) Il existait alors un service de paquebots à voile, mais ils voyageaient souvent sur lest.

NAVIRES VENUS DE LA GRÈCE EN FRANCE.

Années.	PAVILLON FRANÇAIS.		PAVILLON GREC.		TIERS-PAVILLON.		TOTAL.	
	Navir.	Tonnage.	Navir.	Tonnage	Navir.	Tonnage.	Navir.	Tonnag
1831	4	472	11	1,910	1	290	16	2,673
1832	7	986	22	4,019	1	280	30	5,285
1833	3	389	20	5,009	2	364	25	5,762
1834	10	1,086	12	1,958	1	230	23	3,274
1835	7	931	15	2,089	3	360	25	3,380
1836	1	104	8	1,074	2	140	11	1,318
1837	1	118	10	996	1	149	12	1,263
1838	—	—	4	608	1	68	5	676
1839	5	658	7	875	2	666	14	2,199
1840	5	577	1	70	—	—	6	647

NAVIRES PARTIS DE FRANCE POUR LA GRÈCE,

Années.	PAVILLON FRANÇAIS.		PAVILLON GREC.		TIERS-PAVILLON.		TOTAL.	
	Navir.	Tonnage.	Navir.	Tonnage.	Navir.	Tonnage	Navir.	Tonnage
1831	18	2,183	19	4,742	4	1,096	41	8,021
1832	18	2,368	34	7,819	4	1,071	56	11,258
1833	11	1,184	17	3,561	1	206	29	4,951
1834	29	2,985	16	3,046	—	—	45	6;031
1835	6	592	20	3,138	2	424	28	4,154
1836	5	538	19	3,520	3	526	27	4,584
1837	5	523	32	6,525	1	290	38	7,338
1838	—	—	27	4,758	—	—	27	4,758
1839	3	483	63	12,502	5	890	71	13,875
1840	7	1,163	58	11,379	2	430	67	12,972

Le mouvement général de la navigation dans les différens ports de la Grèce, en 1836, a été ainsi qu'il suit :

Entrée : 2,219 navires, jaugeant 145,712 tonneaux.

Sortie : 2,251 navires, jaugeant 152,627 tonneaux.

La Turquie y prend la plus large part ; puis Trieste, les îles Ioniennes et l'Angleterre. La France marche après cette puissance.

La Grèce appauvrie ne saurait offrir de larges débouchés aux produits riches et élégans de l'industrie française. L'Angleterre lui fournit les mauvais tissus de coton qu'elle fabrique à si bas prix ; Trieste, des planches, des clous, des draps communs (1834).

Naples, Livourne, Gênes et Ancône s'efforcent de profiter des avantages que présente au commerce la position de la Grèce si favorablement placée entre l'Europe et l'Asie.

Une réduction de quarantaine a été accordée, dans le royaume des Deux-Siciles, aux navires grecs.

Le gouvernement pontifical les a affranchis de toute taxe dans ses ports et a déclaré qu'ils seraient traités comme ceux des sujets de Sa Sainteté.

On assure que des ouvertures ont été faites à la régence par le gouvernement anglais pour la conclusion d'un traité de commerce entre les deux nations. La mesure par laquelle les îles Ioniennes ont été mises en libre pratique avec la Grèce, dès l'arrivée du roi Othon, pouvait être déjà regardée comme une sorte d'avance de la part de l'Angleterre (1834).

On le voit, chaque nation s'efforce d'envahir le marché grec. C'est à Marseille, c'est à son commerce qu'il appartient d'y maintenir la France dans une position digne d'elle. Les obstacles au progrès que j'ai indiqués peuvent être abaissés ou supprimés (1). Toutes les sources de la prospérité n'y sont pas taries. Le commerce est pour ainsi dire l'élément naturel de la Grèce. Un cinquième de la population mâle s'en occupe. On y trafique sur toute chose. Le sol est riche. On élève beaucoup de bêtes à cornes, dont la laine pourra rivaliser un jour avec celle d'Espagne. Le coton est cultivé partout. La Laconie et la Messénie ont des produits abondans en soie.

Le roi Othon, depuis son avènement au trône, s'est efforcé de féconder ces germes de prospérité, des routes ont été ouvertes, des marais desséchés, une banque fondée, l'industrie encouragée,

(1) Depuis que ceci a été publié pour la première fois, le gouvernement français a fait de louables efforts pour rattacher la Grèce à la France. Par décision de juin 1839, les bâtimens partis de la Grèce en patente nette ne sont plus soumis sur le littoral de la France qu'à une quarantaine d'observation (12 jours)

l'instruction propagée. La marine grecque a fait d'immenses progrès. Le transport des grains de la mer Noire lui a donné, dans ces dernières années, de grands bénéfices et lui a permis de tellement multiplier ses armemens qu'elle est aujourd'hui plus forte et plus florissante qu'à aucune autre époque. Les chantiers de Syra, de Spezzia, de Galaxidi sont dans une continuelle activité. Plus de 100 bâtimens d'un fort tonnage sortent annuellement de ces chantiers.

Nous pourrions fournir à la Grèce les denrées coloniales qu'elle tire presque exclusivement de Trieste. Les tissus français seraient préférés à ceux de l'Angleterre et de l'Allemagne, s'ils étaient moins chers.

Il est donc encore une voie assez large ouverte à notre commerce dans la Grèce; mais, je le répète, ce qui manque surtout à ce pays, ce sont les capitaux. Il faut savoir oser y suppléer, comme nos rivaux, par de longs crédits.

Il y a mieux encore à faire: pourquoi Marseille n'exploiterait-elle pas les richesses renfermées dans le sol de la Grèce? Quel plus utile emploi aux capitaux qui abondent dans notre ville? Voilà encore un des bienfaits de l'esprit d'association, s'il pouvait naître et se développer chez nous, comme en Angleterre et aux Etats-Unis. Si ces puissances étaient, comme nous, aux portes de la Grèce, elles sauraient mieux profiter du voisinage de ce royaume naissant.

Quel noble et utile patronage Marseille, acquittant la dette des siècles exercerait ainsi sur la patrie de ses fondateurs! Ce serait un grand service rendu à la Grèce que de la placer, par les liens du commerce, sous l'influence française. L'influence russe et l'influence anglaise menacent ce beau pays, funestes influences qui fomentent, l'une les idées rétrogrades, l'autre les divisions intestines. L'influence française, au contraire, c'est le progrès, la liberté, la civilisation.

CHAPITRE XIV.

ÉGYPTE.

Avantages de sa position. — Son industrie et son commerce au moyen-âge. — Alexandrie. — Le Caire. — Prix des marchandises en Égypte au dix-huitième siècle. — Valeur des échanges de Marseille avec l'Égypte, de 1783 à 1792 et en 1839. — Maisons françaises. — Bonaparte. — Méhémet-Ali. — Coton. — Travaux. — Transit des marchandises de l'Inde. — Monopoles. — Valeurs échangées entre la France et l'Égypte, de 1827 à 1840. — Principaux articles importés et exportés. — Navigation. — Mouvement commercial d'Alexandrie.

L'Egypte assise aux confins des trois parties du monde des anciens, baignée par deux mers, traversée et fécondée par un large fleuve, était, avant la découverte du cap de Bonne-Espérance, le pays le mieux situé pour un vaste commerce.

Alexandre comprit tous les avantages de cette admirable position. Il y bâtit une ville et lui donna avec son nom le sceptre du commerce enlevé à Tyr. Les progrès de sa prospérité furent rapides. Elle compta sous les Ptolémées jusqu'à 300,000 habitans (1).

L'industrie de cette contrée est aussi ancienne que ses monumens. Au moyen-âge, comme au temps d'Hérodote (2), les Egyptiens fabriquaient avec le lin qui croît sur les rives du Nil, des toiles recherchées par les étrangers. On peut juger de la perfection de ces étoffes par l'état de conservation où se trouvent encore celles qui enveloppent les momies. Outre les toiles de lin pur, on en fabriquait d'un mélange de fil et de soie. Il y avait des tissus, dit M. Depping, qu'on ne savait faire qu'en Egypte (3).

Le lin égyptien était très estimé. Les chrétiens revenant des

(1) Aujourd'hui la population d'Alexandrie est de 25,000 âmes.

(2) Herod., livre 2, ch. CV.

(3) Tome I, page 60.

croisades en exportèrent de grandes quantités malgré l'abondance de ce produit en Europe (1).

Au xv[e] siècle, lorsque Uuzano écrivit son histoire du commerce, l'industrie avait cessé de fleurir en Egypte. Les Européens portaient à Alexandrie de la mercerie de Milan, des toiles écrues pour emballage et du linge fin (2). Ils vendaient le papier à ce pays si long-temps renommé par son papyrus.

Le commerce y survécut à l'industrie. Tous les peuples aspiraient à nouer des relations avec l'Egypte Quelques auteurs modernes prétendent que Saint-Louis, en quittant cette contrée après sa captivité conclut avec le soudan un traité de commerce où furent stipulés des avantages pour la France, mais il n'existe aucun vestige d'une semblable convention.

L'Egypte ne produit ni bois, ni métaux ; les Européens lui en fournissaient, et achetaient en échange à Alexandrie du sucre, de la casse, de l'indigo, des dattes et toutes les marchandises asiatiques qui y arrivaient par la mer Rouge. Puis, ils ajoutèrent à leurs importations les vins, les huiles, le savon, le safran, le corail, les étoffes de soie, les draps, et surtout, malgré les lois qui en défendaient l'exportation hors d'Europe, des armes et des munitions de guerre.

Les soudans ne permettaient pas aux Européens de trafiquer directement avec l'Inde par l'Egypte. Il fallait acheter les produits de l'Asie méridionale dans les entrepôts de la Syrie et de l'Egypte où ils étaient grevés de frais et de droits énormes.

Après la découverte du passage du cap de Bonne-Espérance, l'Egypte cessa d'être l'intermédiaire des échanges entre l'Inde et l'Europe. Cependant ce rôle lui appartient si naturellement que les Portugais à peine en possession de la route de l'Atlantique qu'ils venaient d'ouvrir, craignirent que le commerce de l'Inde ne reprît ses anciennes voies. Pour l'empêcher, Albuquerque conçut le projet audacieux de détourner le Nil et de conduire ses eaux dans la mer Rouge afin de détruire tout moyen de communication entre les deux mers.

Le commerce de l'Egypte se fait principalement dans le port d'Alexandrie.

(1) *Et licet christiani abundant lino, tanta est bonitas lini Ægyptii quod spargitur ad occidentem.* Mar. Sanuti secreta fidel. cruc., liv. I, chap. 3.

(2) Uzano, *Prattica della mercatura.*

Il paraît que dans le moyen-âge la population de cette ville profitait peu de l'immense commerce qui se faisait dans ses murs et dont tous les bénéfices tombaient dans les coffres du soudan. Elle était misérable et peu nombreuse ; des fièvres la décimaient tous les ans.

Une des principales causes de la décadence d'Alexandrie avait été la construction du Caire. *Al Caïr,* bâti par les califes fatimes, n'avait pas tardé à disputer à Alexandrie sa supériorité commerciale. Nouvelle capitale, résidence des soudans, elle absorbait les richesses de l'Egypte,

Les marchandises dEurope étaient transportées d'Alexandrie ou de Damiette au Caire par des bâtimens qui remontaient le Nil en trois jours. Elles se consommaient dans cette capitale ou bien on les portait de là, par des caravanes, à Suez, à la Mecque, à Médine et même jusque dans l'Abyssinie. On lit dans Volney que, d'après le rapport du *Douanier Général,* en 1783, l'importance des transactions commerciales au Caire s'élevait annuellement à 150,000,000 liv.

Marseille fit constamment, avant comme après la découverte du cap de Bonne-Espérance, un commerce très actif avec l'Egypte.

Elle entretenait au Caire une agence générale des relations commerciales. Le siége en fut transféré à Alexandrie en 1777.

Cette translation nuisit aux négocians français établis au Caire. Privés de protection, ils y demeurèrent exposés à des *avanies*, dont on évaluait le montant annuel à 63,000 liv. tournois. Aussi, le nombre des maisons françaises établies au Caire, qui, en 1775 était de neuf, se trouvait réduit à trois en 1785.

Depuis lors le commerce de l'Egypte a toujours tendu à se concentrer à Alexandrie. Il y a aujourd'hui au Caire peu de négocians qui travaillent par eux-mêmes. Il ne s'y trouve guères que des agens des maisons d'Alexandrie. On y compte un établissement anglais, neuf autrichiens, quatre toscans, deux sardes, deux grecs, dix rayas levantins, et 63 petits négocians turcs, mohgrebins et égyptiens.

Pour rendre moins fréquentes et moins lourdes *les avanies*, la Chambre de Commerce de Marseille consacrait chaque année la somme 10,000 liv. à des présens pour les autorités Egyptiennes.

Le sel natron devint une branche importante des exportations de

l'Egypte pour Marseille, lorsque l'on eut reconnu qu'il pouvait entrer avantageusement dans la composition du savon.

Au XVIIe siècle, le commerce de Marseille avec Alexandrie était considérable. Dans un mémoire du temps de Colbert il est dit à propos du consulat de cette échelle (on sait qu'avant Colbert les consulats étaient des propriétés particulières affermées suivant leur revenu) : « Il estoit autrefois le *plus considérable du Levant ;* il » estoit affermé 12 mille livres par an, mais depuis l'établissement » du commerce à Smyrne, il ne vaut que 4 à 5 mille livres. Le con- » sul c'est M. de Brémond qui a affermé des héritiers de feu M. le » comte de Brienne (1).

Ce Brémond, comme ses prédécesseurs, avait engagé l'Echelle dans diverses dettes pour lesquelles on prélevait encore en 1664, 9 p. °/₀ outre le 3 p. °/₀ du *consul.*

Au commencement du XVIIIe siècle, d'après Savary, il n'y avait guère d'années qu'il n'abordât au port d'Alexandrie plus de 60 bâtimens de Provence, et quelquefois même on en comptait jusqu'à quatre-vingt-quatorze. Ceux, dit-il, qui allaient à Rosette n'étaient pas en aussi grand nombre.

Les droits d'entrée pour les marchandises d'Europe à Alexandrie, à Rosette et au Caire étaient de 20 p. °/₀. La sortie n'était frappée que de 1/2 pour cent.

Voici le prix auquels se payaient alors les marchandises en Egypte :

Benjoin, 75 piastres (2) les 110 rotoli. (3) ; gomme arabique, 6 abukesbs (4), les 133 rotols ; opium, 120 piastres le quintal de 110 rotoli ; l'indigo, 70 piastres les 130 rotoli ; la cassonade, 5 piastres le quintal ; le sucre en gros pain, le quintal, 16 à 17 piastres ; en petits pains 16 ; le candi 28 ; le café, 25 piastres le quintal; le coton dit *in ramo*, 6 piastres le quintal de 110 rotoli ; le coton filé fin, 20 piastres ; le coton ordinaire, 10 piastres ; la cire fine, 200 piastres le même poids ; les dents d'éléphant, 25 piastres le quintal quand elles étaient belles et fines ; la laine sale, 6 piastres les 200 rotoli ; la laine lavée, 10 piastres ; les plumes d'autruche de la première et seconde qualités, 24 piastres le rotolo; le sel natron, 1 piastre les 140 rotoli ; l'alun de roche, 9 piastres le même poids; les nacres de perle, 10 piastres les 110 rotoli.

(1) Bibliothèque du roi, manuscrit 500.
(2) La *piastre* d'Égypte valait alors 45 sous.
(3) Le *rotolo* est à peu près la livre de Marseille ; 110 rotoli font 108 de nos livres, *table.*
(4) L'*abukesb*, ou thaler de Hollande, valait 50 sous à 3 fr.

Prix de marchandises d'Europe en Egypte au XVIII*e siècle.*

Le fer-blanc, 40 piastres le baril; l'acier de Venise, 15 piastres les 110 rotoli; le plomb, 45 piastres les 130 rotoli; les draps londrins, 5 abukesbs le pic (1); la cochenille, 20 piastres l'ocque (2); les coraux travaillés, 400 piastres les 100 rotoli.

La plupart de ces marchandises se vendaient et s'achetaient au Caire par l'entremise de commissionnaires français ou italiens, moyennant une provision de 2 pour %.

Volney dit que les Français obtenaient en Egypte la préférence sur leurs concurrens, à cause du bas prix auquels ils livraient leurs marchandises, et particulièrement les draps, les armes et la quincaillerie; ils débitaient chaque année de 900 à 1,000 balles de draps londrins (3), sur lesquels le bénéfice était de 35 à 40 pour %, mais il ajoute que les retraits donnant une perte de 20 à 25 pour %, le produit net restait de 15 pour %.

Le café Moka était un des principaux articles du commerce d'Egypte. En mai 1783, il fut importé de Moka à Suez, 30,000 fardes de café, qui, à raison de 70 livres la farde, font un poids total de 2,100,000 livres. La farde, payant 216 livres de droit à Suez, les 30,000 fardes rendirent à la douane 6,480,000 liv. tournois (4).

Voici un aperçu du commerce de Marseille avec l'Egypte vers la fin du dernier siècle, et en 1839. Les deux époques présentent à peu près les mêmes chiffes. L'avenir sans doute nous révèlera un mouvement ascendant. Méhémet-Ali préoccupé jusqu'en 1840 de projets guerriers a improductivement employé dans ce but les ressources et la population de l'Egypte. Aujourd'hui, s'il porte vers l'amélioration du sol Egyptien l'activité de son intelligence et la puissance de sa volonté, il imprimera un immense progrès au commerce; car le commerce ne se développe que là où la production développe les objets d'échange.

(1) Le *pic* a deux pieds, deux pouces, deux lignes; cinq pics égalent trois aunes.

(2) L'*ocque* pèse 400 dragmes, ou trois livres deux onces de Marseille.

(3) Chaque balle renfermait 16 pièces.

(4) Volney, *Voyage en Égypte et en Syrie*, tome 1, page 201.

COMMERCE DE MARSEILLE AVEC L'ÉGYPTE.

VALEUR MOYENNE DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS *de* 1783 *à* 1792 *et en* 1839.

EXPORTATIONS DE MARSEILLE.

NATURE DES MARCHANDISES.	Valeur de 1783 à 1792.	Valeur en 1839.
Draps et étoffes de laine......	950,000 liv.	1,085,729 fr.
Etoffes de soie unies..........	500,000	151,962
Etoffes mêlées d'or et d'argent.	600,000	—
Cochenille et épiceries........	200,000	95,430
Fer et acier..................	150,000	124,290
Plomb........................	160,000	152,395
Etain, zinc et cuivre..........	130,000	136,000
Papiers......................	180,000	38,712
Verroterie, cristaux et poterie..	100,000	54,598
Quincail., armes, mercer. cout.	150,000	489,600
Peaux tannées et ouvrées, tissus de coton, parfumerie, sucre raffiné, vins, poivre, corail, meubles, girofles, kermès, etc.	—	700,000
Totaux................	3,120,000 liv.	3,028,716 fr.

IMPORTATIONS A MARSEILLE.

MARCHANDISES.	Valeur de 1783 à 1792.	valeur en 1839.
Cotons en laine..............	— liv.	2,629,118 fr.
Graines de lin...............	—	167,220
Riz et autres grains..........	1,200,000	64,744
Café de Moka.................	500,000	—
Cuirs en poils...............	550,000	—
Cotons filés blancs...........	350,000	—
Safranum, séné, fenouil., kerm.	400,000	15,000
Parfums d'Arabie........ ..	200,000	—
Sel amoniac, drogues et natrons	100,000	70,000
Gommes et résineux.....	50,000	116,000
Toiles de coton blanc communes	60,000	—
Toiles bleues du Caire........	40,000	—
Cendres et regrets d'orfèvre, nacre, tissus de soie, cornes, perles, corail brut, etc.... .	—	454,771
Totaux................	3,450,000 liv.	3,516,853

En 1789, il y avait à Alexandrie quatre maisons de commerce françaises.

En 1816, il n'y en avait que deux (l'une cautionnée par MM. Autran Bellier et Paul Autran, l'autre par M. Toussaint Olive).

En 1834, il y en avait quinze cautionnées. Le nombre est à peu près le même aujourd'hui. Il y a en outre sept maisons anglaises, neuf autrichiennes, huit toscanes, deux sardes, une suédoise, une danoise, une hollandaise, une prussienne, une grecque : plus, six négocians musulmans, et quatre levantins grecs catholiques.

Le but de l'expédition de Bonaparte en Egypte était commercial presque autant que politique. Il porta toute son attention sur les moyens de développer le commerce et l'agriculture de ce riche pays. Il laissa des instructions dans ce sens aux généraux Kléber et Menou. Un ordre du jour de ce dernier, en date du 27 thermidor an VIII, porte que le général en chef, *voulant favoriser les opérations commerciales des puissances neutres*, les exempte de tous droits autres que ceux du tarif des douanes.

Mehemet-Ali, malgré les vices de son système de monopole, a imprimé une grande activité au commerce extérieur de l'Egypte. La culture du coton y a reçu par ses ordres un immense développement. En 1822 on essaya de substituer à l'espèce indigène, qui ne donnait qu'une laine grossière, le cotonnier du Brésil, dont les produits sont d'une qualité supérieure. L'essai fut couronné d'un plein succès. La première année la récolte fut de 25,000 balles de 108 kil.; en 1823, elle fut de 75,000, en 1824, de 150,000. Elle s'est, depuis lors, élevée jusqu'à 200,000. On pourrait la porter à 600,000, mais il faudrait pour cela que le vice roi n'épuisât pas l'Egypte par des levées d'hommes et de subsides hors de toute proportion avec les ressources du pays (1). Les récoltes, en général, ne cessent de décroître. Celle du coton qui, cette année (1834), s'annonce comme bonne, ne sera néanmoins que de 100,000 balles (2).

(1) Sur deux millions et demi de population, il y a près de 200,000 soldats. Le gouvernement vient de faire suspendre les travaux des filatures de coton et des fabriques de calicots pour en incorporer les ouvriers dans l'armée (1834).

(2) Voici, d'après les chiffres officiels recueillis dans le pays, quelles ont été de 1831 à 1840, les récoltes de coton effectuées en Égypte :

1831, 41,950 balles de 108 kil. — 1832, 83,712. — 1833, 33,097.
1834, 98,477 » 1835, 104,061. — 1836, 177,545. — 1837, 85,000.
1838, 50,000 » 1830, 47,176. — 1840. 76,858.
Moyenne décennale, 76,786 balles,

L'opium, l'indigo, le safranum, dont Méhémet-Ali favorise la culture, donneront aussi un nouvel aliment au commerce de l'Egypte.

Les graines oléagineuses surtout sont une branche d'agriculture et de commerce dont l'importance grandit chaque jour. On compte recevoir d'Egypte en 1842 à Marseille, 75,000 q. m. graine de Sézame.

De grands travaux ont été entrepris pour augmenter les richesses de cette contrée. De nombreuses écoles ont été ouvertes; des manufactures de tout genre ont été fondées.

Les eaux du Nil ont été amenées à Alexandrie; des canaux d'irrigation ont accru les produits du pays.

On travaille en ce moment au barrage du fleuve. Ce barrage permettra de régulariser en quelque sorte l'inondation et triplera la fécondité du sol. Pour la facilité des communications et pour l'arrosage continuel d'une plus vaste étendue de terrain, un grand canal partant au-dessous de la pointe du Delta et allant à la mer vers Damiette, sera construit avec plusieurs embranchemens.

Une route de fer sera établie entre Alexandrie et le Caire, pour éviter les lenteurs du transport par eau.

Le projet le plus important pour la régénération complète de l'Egypte, est sans contredit celui d'une communication facile entre les villes situées sur les bords du Nil et le golfe Arabique. Depuis long-temps ce projet est reconnu praticable. Le terrain s'y prête sans effort, dit Volney, qui avait examiné les lieux, le mont Moquattan s'abaissant tout-à-coup à la hauteur du Caire, ne forme

L'exportation de 1839 et de 1840, s'est répartie ainsi qu'il suit :

	1839.		1840.	
Pour Liverpool	23,714	balles.	29,981	balles.
» Marseille	21,034	»	15,768	»
» Trieste	12,560	»	17,405	»
» Livourne	6,112	»	1,286	»
» Malte	—	»	2,582	»
» Anvers	2,700	»	—	»
» Odessa	880	»	320	»
» Constantinople	100	»	—	»
	67,100	balles.	67,342	balles.

Le prix de vente à Alexandrie a été en moyenne par quintal de 100 rotoli (45 kil.) : en 1839, de 67 fr 50. En 1840, de 81 25. Soit par quintal de 100 kil. 150 fr. 20 c. et 180 fr. 60 c.

plus qu'une esplanade basse et demi circulaire, autour de laquelle règne une plaine d'un niveau égal depuis le bord du Nil jusqu'à la pointe de la Mer Rouge.

L'exécution de ce projet donnerait une grande extension au commerce aujourd'hui languissant de l'Arabie et de la haute Egypte. Elle compléterait aussi un système de communication entre l'Inde et la Méditerranée, dont je parlerai plus tard (1).

Qnoiqu'il en soit, le commerce de Marseille avec l'Egypte n'est point en progrès. Nos exportations pour cette contrée, vont décroissant. Celle des tissus de laine qui est de 30 à 40 mille kil., fut en 1829 de 130,799 kil. Nous avons cessé de lui vendre des bonnets de laine dont la fabrication était une branche importante de l'industrie marseillaise. La Toscane, riche des laine que notre législation repousse, a enlevé ce débouché à Marseille en offrant ses produits à des prix 25 à 50 pour cent moins élevés que les nôtres.

Puisse le vice-roi, mieux éclairé sur ses vrais intérêts, renoncer aux monopoles et à l'altération des monnaies qui ruinent le commerce en Egypte (1834), et cette contrée, sous son administration créatrice, sera appelée à de belles destinées, et Marseille pourra entretenir avec elle de riches et fructueuses relations.

Ce système de monopole est funeste, non-seulement au commerce et au pays, mais au vice-roi lui-même qu'il livre entre les mains de quelques négocians privilégiés. Ceux-ci font une partie de leurs

(1) Les traités de 1838 fixent les droits de transit dans l'empire Ottoman, à 3 pour cent. Méhémet-Ali à réduit ce droit à 1/2 pour cent de la valeur déclarée par les négocians afin de faciliter les échanges entre l'Europe et l'Inde par la voie de l'Égypte. Cette réduction prononcée sur la demande de la *Compagnie orientale des bateaux à vapeur Anglais*, est garantie au commerce français, tout à la fois par les conventions de la France qui stipulent le traitement de la nation la plus favorisée et par les assurances formelles de Méhémet-Ali. Toutefois, elle n'a été accordée que pour un an, du 1er janvier au 31 décembre 1842. Il serait nécessaire d'en obtenir le prolongement pour plusieurs années. Des opérations de quelque importance ne peuvent s'entreprendre qu'avec l'assurance d'une certaine durée dans la faculté du transit. Il serait nécessaire aussi que les marchandises de l'Inde, arrivant par l'Égypte, fussent admises à Marseille sans quarantaine, comme lorsqu'elles passent par le Cap de Bonne-Espérance : il suffirait que les colis fussent enveloppés de toile goudronée. Cela a été accordé aux provenances de la Mer-Noire. Sans cette concession la route par l'Egypte n'offrirait aucune économie de temps, car la marchandise resterait dans le lazaret un nombre de jours presque égal à celui que la traversée par le Cap de Bonne-Espérance, exige de plus que celle par la mer Rouge.

paiemens en marchandises d'Europe, en machines, en munitions de guerre sur lesquelles ils réalisent des bénéfices considérables (1834). Le commerce libre les procurerait au Pacha à bien meilleur marché. Mais il est lié par les versemens d'argent que lui font ces négocians à compte des récoltes futures. Pour satisfaire à ces engagemens anticipés, il écrase le pays. Il s'est emparé de toutes les fermes. Le cultivateur ne peut vendre qu'une portion de fruits déterminée en payant des droits très élevés. Toutes les autres productions du sol, telles que le coton, l'indigo, le salpêtre, le lin, le chanvre, etc., doivent être livrées aux agens du gouvernement à des prix fixés par lui-même. Le monopole a été étendu au café (1834).

Les pertes qui frappent le commerce par suite des monopoles sont incalculables. Depuis quelques années (1840), le vice-roi a recours aux enchères pour la vente de ses marchandises; si les prix offerts ne le satisfont pas, il dépose en magasin les produits de ses récoltes et les y laisse s'accumuler, pendant que les nombreux navires, venus pour les charger, stationnent sans emploi dans la rade d'Alexandrie.

La suppression des monopoles sera un bienfait pour l'Egypte. En laissant au *Fellah* la liberté de produire pour son propre compte, et de contracter des engagemens pour la vente de ses denrées, on obtiendra sans doute des récoltes plus abondantes, plus assurées et supérieures en qualité.

Cependant, des hommes éclairés craignent que le passage, sans transition, de la servitude à la liberté n'entraîne parmi les indigènes une cessation de travail comme cela est arrivé à Haïti.

Le traité de 1838, conclu par la Porte, prononce la suppression des monopoles dans tout l'empire ottoman, y compris l'Egypte. En exécution de ce traité les droits d'entrée avaient été augmentés de deux pour cent. Mais cette augmentation a été suspendue sur les réclamations des consuls européens jusqu'à ce que l'abolition des monopoles, qui en est le motif, soit complète.

Les droits d'exportation sont perçus néanmoins à raison de 12 p. %.

La suppression du monopole sur tous les articles, excepté le coton, a été annoncée aux consuls par une circulaire du 8 mars 1842.

Une autre circulaire du 11 mai 1842, annonce que le commerce du coton sera également libre à dater de la prochaine récolte.

En 1832, la valeur des exportations de Marseille pour l'Egypte a été de 3,393,613 fr. Celle des importations de 5,018,478 fr., y compris le numéraire.

Le commerce de la France avec l'Egypte est presque exclusivement concentré à Marseille. En voici les chiffres de 1827 à 1840.

VALEUR DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS

ENTRE LA FRANCE ET L'EGYPTE.

Années.	IMPORTATIONS EN FRANCE.			EXPORTATIONS DE FRANCE.		
	VALEUR DES MARCHANDIS.		NUMÉRAIRE DÉCLARÉ A L'ENTRÉE.	VALEUR DES MARCHANDISES.		NUMÉRAIRE DÉCLARÉ A LA SORTIE.
	ARRIVÉES	MISES EN consommation.		FRANÇAISES et étrangères.	FRANÇAISES.	
	Millions.	Millions.	Francs.	Millions.	Millions.	Francs.
1827	9 1	5.3	636,446	3.1	2.2	1,622,900
1828	6.2	3.5	1,426,100	2.3	2.2	161,000
1829	2.1	3.7	775,645	5.9	5.1	2,645,400
1830	4 1	3.8	1,636,538	3.1	2.6	269,200
1831	4.8	3.9	3,050,939	2.1	1.7	35,600
1832	3 9	4.2	1,118,900	3.4	2.6	394,000
1833	4.9	3.7	1,829,400	3.5	2.8	144,000
1834	4 1	4 1	2,437,140	3.3	2.8	205,200
1835	3.6	3.5	1,564,400	2,3	1.6	407,200
1836	6.7	4.7	228,600	4.9	3.9	1,597,200
1837	3.4	4.1	2,312,805	3.2	2.7	1,597,800
1838	3.5	3.3	1,203,400	3.8	3.0	384,200
1839	3.5	2.5	306,400	3. »	2.3	217,000
1840	4.4	2.5	47,500	2.2	1.5	158,000

Les causes de la diminution de nos exportations pour l'Egypte en 1840, sont faciles à apprécier. Durant le cours de cette année, l'existence du gouvernement égyptien fut menacée par les forces de l'Angleterre et de l'Autriche ; la prudence ordonnait de suspendre tout envoi de quelque importance vers un pays qui pouvait devenir le théâtre d'une guerre de destruction.

Voici les principaux articles dont se sont composés les échanges entre Marseille et l'Égypte, en 1832, 1833, 1839, 1840, et 1841.

Principaux articles importés d'Egypte à Marseille.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Nacre de perle brute ..	q. m.	619	420	97	713	374
Froment grains (1)	hect.	1	—	3,237	68,673	40,233
Gommes pures........	q. m.	686	1,488	257	844	84
Autres résineux exotiques..............	»	402	325	331	172	—
Opium..............	»	73	161	—	—	—
Cotons (2)............	»	24,878	29,317	21,909	13,455	34,022
Graines de sesame.....	»	—	—	—	—	9,420
Graine de lin..........	»	—	—	2,230	964	13,707
Carthame	»	—	—	—	76	201
Natron	»	8,843	135	2,129	4,263	7,632
Nitrate de potasse.....	»	651	3,584	—	3,556	964
Argent monnayé.....	kil.	5,452	7,641	419	155	597
Or brut..............	»	—	18	8	1	3
Argent brut..........	»	—	117	192	15	59
Or monnayé..........	»	9	74	54	4	3

Principaux articles exportés de Marseille pour l'Egypte.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Laines en masse.......	q. m.	147	390	—	—	309
Fromages	»	111	146	138	121	135
Poissons salés.........	»	35	124	60	12	50
Farine de froment.....	»	750	1,712	121	89	324
Fruits confits.........	»	48	55	55	28	87
Sirops,bonbons et confitures..............	»	42	38	39	15	80

(1) Il a été importé en outre en 1840, 22,971 hect. orge.

(2) Cet article est la base de nos retours d'Egypte. Voici les quantités importées de 1826 à 1831 et de 1834 à 1838.

1826, 46,230 qx. mét. ; 1827, 68,512 ; 1828, 39,294 ; 1829, 9,161 ; 1830, 27,601 ; 1831, 31.778 ; 1834, 16,230 ; 1835, 24,027 ; 1836, 41,084 ; 1837, 21,397 ; 1338, 23,515,

Les exportations pour l'Angleterre ont été ainsi qu'il suit :

1824, 38,022 balles. — 1825, 111,023. — 1826, 47,621. — 1827, 22,450. — 1828 32,889. — 1829, 24,739. — 1830, 14,752. — 1831, 38,124. — 1832, 41,103 balles.

Pendant la même année, Trieste en exporta 50,000 balles ; Livourne et Gènes ensemble presque autant que Trieste.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Café	q.m.	502	365	8	1,024	2,054
Sucre terré	»	—	—	74	152	26
Clous de girofle	»	18	104	108	61	37
Poivre	»	195	803	644	641	1,356
Brai gras et goudron	»	101	193	131	95	23
Essence de thérébentine	»	378	91	144	16	274
Huile d'olive	»	48	21	21	16	28
Bois de teinture en bûche	»	42	3	—	—	399
Bois de gayac, etc	»	72	792	21	—	24
Plants d'arbre	»	4	26	1	32	10
Soufre épuré et raffiné.	»	75	552	—	—	62
Houille	»	18,111	20,674	1,000	—	1,200
Fer et acier	»	1,197	572	2,308	—	—
Fer blanc et tôle	»	18	57	8	54	—
Fil de fer	»	26	11	87	4	22
Cuivre laminé ou brut.	»	20	105	336	—	—
Plomb brut	»	4,453	515	3,351	1,948	3,778
» laminé et ouvré.	»	693	310	29	28	87
Produits chimiques	»	38	149	32	77	153
Cochenille	»	—	37	32	17	24
Savons	»	5	7	3	1	—
Amidon	»	13	21	24	74	90
Tabac fabriqué	»	23	11	18	25	46
Sucre raffiné	»	2,136	1,044	1,017	631	2,819
Vin ordinaire en futailles	hect.	5,170	5,008	3,466	2,785	4,253
Vin en bouteilles	»	178	179	239	97	162
Bière	»	22	10	8	8	14
Eau-de-vie de vin	»	113	73	51	65	257
Liqueurs	»	7	6	8	6	12
Poterie de ter. grossière	q. m.	330	264	372	142	462
Faïences	»	4	52	40	55	34
Porcelaine	»	17	9	5	8	14
Bouteilles vides	»	334	199	370	451	802
Verreries de toute sorte	»	167	56	157	120	108
Tissus de chanvre et de lin	kil.	466	262	571	541	1,672
» de laine	»	40,847	39,306	31,722	8,906	59,712
» de soie	»	1,862	1,669	1,001	692	2,151
» de coton	»	939	672	1,299	787	12,878
Papier blanc	q. m.	21	20	36	31	343
» peint en rouleau pour tenture	»	6	3	10	3	20
Peaux tannées et corroy.	»	2	110	65	50	88
Peaux ouvrées	»	74	80	80	61	109
Limes et scies	»	76	86	6	—	2

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841
Outils de fer et d'acier..	»	355	267	1	—	3
Ouvrages en fonte et en fer................	»	216	219	62	52	82
Ouvrages en cuivre....	»	61	48	12	13	10
Orfévrerie d'argent....	kil.	101	9	70	21	30
Plaqués...............	q. m.	21	12	4	3	2
Machines et mécan. (1)	fr.	5,690	2,290	350	5,290	1,620
Armes de guerre blanch.	q. m.	17	227	1	—	11
Armes de guerre à feu..	»	94	91	82	410	11
Mercerie...............	»	78	51	21	35	94
Ouvrages de mode.....	fr.	6,650	7,205	10,383	7,902	10,465
Meubles................	»	25,190	23,359	57,321	11,830	38,939
Instrumens de sciences et arts...............	»	3,950	5,386	1,250	2,640	2,242
Monnaie d'or.	kil.	123	164	—	16	—
» d'argent......	»	125	241	1,085	550	10,881

—

En 1784, le nombre des navires venus d'Egypte à Marseille fut de 18, celui des navires partis de Marseille pour l'Egypte de 28. Aujourd'hui cette navigation est beaucoup plus active. La marine française y prend une large part.

On en trouve la preuve dans les tableaux suivans. (Les chiffres de 1841 appartiennent à Marseille seulement). C'est, au reste, à peu près exclusivement dans son port qu'est concentrée cette navigation).

(1) L'exportation des machines et mécaniques, qui est aujourd'hui à peu près nulle, était beaucoup plus considérable lorsque le pacha, moins préoccupé de conquêtes militaires (1834), s'occupait davantage de progrès industriels. La valeur des exportations de cet article fut en en 1826, de 55,854 fr.; en 1827, de 90,494 fr.; en 1828, de 13,690 fr.; en 1829, de 116,240 fr.; en 1830, de 58,530 francs.

NAVIRES ENTRÉS EN FRANCE VENUS D'ÉGYPTE.

Années.	PAVILLON FRANÇAIS.		PAVILLON EGYPTIEN		TIERS-PAVILLON.		TOTAL.	
	Navires	Tonnage.	Navir.	Tonnage.	Navir.	Tonnage.	Navir.	Tonnage.
1827	84	18,172	—	—	5	1,547	89	19,719
1828	47	9,830	—	—	3	736	50	10,566
1829	22	3,708	—	—	4	1,138	26	4,846
1830	36	7,263	—	—	6	1,479	42	8,742
1831	45	8,840	—	—	1	250	46	9,090
1832	38	7,539	—	—	2	544	40	8,083
1833	30	6,057	—	—	1	250	31	6,307
1834	23	4,916	—	—	—	—	23	4,916
1835	36	7,346	—	—	5	1,308	41	8,654
1836	44	8,682	—	—	3	793	47	9,475
1837	33	6,815	—	—	1	160	34	6,975
1838	33	6,340	—	—	—	—	33	6,340
1839	24	4,633	—	—	3	889	27	5,522
1840	33	6,296	—	—	16	4,205	49	10,501
1841	35	6,500	—	—	41	10,327	76	16,827

NAVIRES PARTIS DE FRANCE POUR L'ÉGYPTE.

Années.	PAVILLON FRANÇAIS		PAVILLON EGYPTIEN		TIERS-PAVILLON.		TOTAL.	
	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage
1827	58	15,608	—	—	3	771	61	16,379
1828	29	6,041	—	—	2	369	31	6,410
1829	27	7,191	—	—	4	1,002	31	8,193
1830	23	4,502	—	—	3	739	26	5,241
1831	33	6,115	—	—	8	2,315	41	8,430
1832	24	4,697	—	—	13	3,102	37	7,799
1833	27	5,943	—	—	16	4,002	43	9,945
1834	16	3,046	—	—	4	873	20	3,919
1835	26	5,635	—	—	4	1,015	30	6,650
1836	38	8,416	—	—	2	454	40	8,870
1837	37	7,920	—	—	4	873	41	8,793
1838	25	5,301	—	—	4	684	29	5,985
1839	22	4,163	—	—	7	1,251	29	5,414
1840	22	4,437	—	—	13	2,941	35	7,378
1841	44	8,447	—	—	39	9,512	83	17,959

En 1840 et 1841, tous les navires entrés étaient chargés. Parmi ceux qui sont partis, 9 étaient sur lest en 1840 ; 34, en 1841. Dans les 39 partis durant cette dernière année, sous tiers-pavillon, 24 étaient autrichiens, 6 sardes, 5 napolitains, 2 grecs, 1 toscan, 1 anglais.

Le nombre des navires de diverses nations entrés à Alexandrie a été en 1830 de 842, en 1832 de 669. En 1839, de 1,226 jaugeant 143,371 tonneaux.

Celui des bâtimens sortis a été en 1830 de 731, en 1832 de 849, en 1839 de 1,178, jaugeant 140,692 tonneaux.

La destination et la provenance de plus des deux tiers de ces navires sont en Turquie.

L'Autriche occupe toujours le second rang.

En 1830, la France était en troisième ligne : En 1832 et en 1839 elle n'était plus qu'après l'Angleterre. Celle-ci figure au troisième rang en 1832, pour 52 navires à l'entrée et 39 à la sortie, en 1339 pour 49 navires à l'entrée, 34 à la sortie.

Il en est de même pour les importations. En 1830, celles de France avaient plus d'importance que celles d'Angleterre ; en 1831, 1832 et surtout en 1839, elles en eurent moins.

La valeur totale des importations à Alexandrie a été en 1832 de 36,788,000 fr. Celle des exportations de 30,806,000 fr. (1).

La part de la Turquie est de 16,025,000 fr. aux importations, et de 11,181,000 aux exportations.

Celle de l'Autriche de 6,330,000 aux importations, et de 7,652,000 aux exportations.

Celle de la Toscane de 6,227,000 aux importations, et de 3,494,000 aux exportations.

Ces chiffres attestent la supériorité des ports de Trieste et de Livourne sur celui de Marseille dans le commerce d'Egypte. Une des principales causes de cette supériorité est la liberté illimitée dont jouissent Trieste et Livourne. Que la France soit dotée de la même liberté commerciale, elle n'aura pas de rivale en Orient.

Voici le détail des principaux articles du commerce d'Alexandrie avec le dehors :

(1) Les chiffres de 1836 et 1839 sont ci-après.

Importations à Alexandrie.

	1832. francs	1836. francs	1839. francs
Tissus de coton..................	8,450,000	16,000,000	864,600
» de soie.................	2,663,000	2,300,000	6,794,000
» de laine, draps.........	1,263,000	3,500,000	1,756,800
» » bonnets........	484,000	1,800,000	3,232,200
» » autres.........	1,218,000	2,000,000	
Bois à construire, à brûler et charbon..................	7,718,000	10 300,000	9,752,700
Fer en barres et fil de fer.......	2,434,000	4,000,000	3,482,000
Quincaillerie, coutellerie et mercerie.....................	758,000	2,500,000	3,861,700
Sucre.....................	652,000	666,000	399,000
Papier.....................	491,000	1,000,000	547,200
Vin, eau-de-vie et liqueurs.....	472,000	710,000	578,800
Verrerie et glaces............	374,000	640,000	919,000
Cochenille..................	373,000	1,100,000	661,900
Plomb, cuivre et fil de laiton...	317,000	—	622,000
Autres marchandises..........	9,121,000	4,270,000	12,636,700
TOTAUX...	36,728,000	50,786,000	46,108,600

Exportations d'Alexandrie.

	1832. francs	1836. francs	1839. francs
Coton en laine................	10,031,000	24,000,000	10,546,300
Légumes secs et dattes.........	4,141,000	1,000,000	920,800
Riz et céréales................	3,488,000	5,625,000	6,638,300
Gommes.....................	1,935,000	3,000,000	1,642,800
Toiles de lin et bonnets de laine.	1,125,000	1,641,000	1,109,900
Lin et graine de lin............	633,000	—	468,200
Encens, opium, *henné*.........	627,000	900,000	776,000
Séné, casse, indigo et drogues diverses..................	559,000	2,200,000	668,400
Peaux......................	543,000	—	508,200
Coton filé..................	422,000	—	—
Autres marchandises (1)........	7,302,000	3,780,000	6,239,300
TOTAUX...	30,806,000	42,146,000	29,538,200

(1) Dans les exportations de 1839, les soudes et natrons figurent pour 1,550,700 francs.

Voici la part de chaque puissance dans le commerce d'Alexandrie en 1839.

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	IMPORTATIONS à Alexandrie.	EXPORTATIONS. dAlexandrie.
Angleterre y compris Malte.......	14,636,000 fr.	5,694,700 fr.
Turquie....................	8,949,000	7,192,800
Autriche....................	4,694,000	5,754,300
France (1)	4,883,700	3,705,900
Toscane	4,996,900	1,928,600
Etats-Barbaresques.............	3,909,000	1,058,700
Grèce....................	1,467,000	708;700
Belgique....................	640,000	390,500
Hollande....................	—	215,000
Syrie	1,933,000	2,889,600
TOTAUX............	46,108,600	29,538,200

A ce mouvement commercial il faut ajouter celui qui se fait par la mer Rouge et par caravanes, lequel est évalué à environ dix millions. Tous les ans, une caravane, venant de l'Abyssinie, arrive au Caire où elle apporte beaucop d'esclaves noirs, des dents d'éléphans, des plumes d'autruche, de la poudre d'or, de la gomme, etc. —Une autre caravane se formant dans le royaume de Maroc pour aller à la Mecque en pélérinage, suit les côtes de la Méditerranée, prend les pélerins d'Alger, de Tripoli, de Tunis, etc., et arrive par le désert à Alexandrie avec environ 4,000 chameaux. De là, elle va au Caire où elle se réunit à celle d'Égypte, et toutes deux partent pour la Mecque au mois de février. Il arrive aussi, de temps, en temps de Damas quelques petites caravanes qui portent des étoffes en soie et en coton, de l'huile et des fruits secs, etc.

L'Afrique centrale reçoit de l'Égypte divers objets de sa consommation : des soieries, des toiles de coton rayées bleu et blanc,

(1) Le chiffre des exportations est, à peu de chose près, d'accord avec celui que j'ai déjà produit d'après les états publiés par l'administration française. Quant à celui de importations, la différence en plus qu'on remarque dans ce tableau dressé en Égypte, s'explique par ce fait que la marchandise transportée de France à Alexandrie, a, sur le marché égyptien, une valeur supérieure à celle du lieu de production.

de la verroterie, du corail faux et vrai, en grains ronds ou ovales pour bracelets, des galons d'or faux et fin ; des marchandises des Indes, des épiceries, du café et un peu de sucre en pains ; du benjoin, du bois de senteur, de l'alun, du tartre, du vitriol, du vert de gris, du soufre, des clous, des métaux, etc.

CHAPITRE XV.

ÉTATS BARBARESQUES.

Maroc. — Coup-d'œil historique. — Commerce de Marseille avec le Maroc, de 1783 à 1792 et en 1839. — Régime intérieur et mouvement commercial du Maroc. — La Calle, Bonne et le Collo. — Concessions d'Afrique. — Tripoli et Alger. — Tunis. — Importations et exportations entre Marseille et Tunis, de 1783 à 1792 et en 1839. — Résumé. — Valeurs des importations et des exportations. — Quantités des principaux articles importés et exportés en 1832, 1833, 1839, 1840 et 1841. — Navigation.

§ Ier. — MAROC.

En 1666, Louis XIV, pour contrebalancer les avantages que l'Angleterre commençait à retirer de l'occupation de Tanger, une des clés de la Méditerranée qu'elle s'était fait céder par les Portugais, envoya en Afrique le Marseillais Roland Fréjus (1), lequel

(1) La mission de Fréjus avait aussi un but commercial : Voici un extrait des lettres patentes qui lui furent accordées ainsi qu'à son frère :

« Nos bien amés Michel et Roland Fréjus, escuyers demeurant à Marseille et leurs associés, nous auraient proposé d'entreprendre le négoce et commerce d'Albouzème dans le pays de Mauritanie, dit présentement Barbarie, au-delà du détroit de Gibraltar, dans la mer Méditerranée dépendant du royaume de Fez, comme ils ont déjà entrepris le rétablissement du bastion de Francce.. A ces causes nous avons statué : *que les dits Fréjus et leurs associés composant ladite compagnie du commerce d'Albouzème et du Bastion de France, ayent seuls à perpétuité le privilége de faire ledit commerce d'Albouzème et lieux en dépendans ; et à l'égard du bastion de France pendant le temps de dix-huit années seulement ainsi qu'il leur a été accordé par ledit arrêt du 12 mars* 1663, et aux conditions d'icelui, leur permettant à ces fins de faire incessamment auxdits lieux d'Albouzème, ports, havres et autres places en dé-

contracta alliance, au nom de la France, avec le Maroc contre les Anglais. Ceux-ci fatigués de la guerre de surprise que leur faisaient les Maures, et constamment assiégés par eux, abandonnèrent cette place après que le Parlement eut refusé les subsides nécessaires pour la conserver (1684). Vingt ans après, l'Angleterre prit sa revanche et remplaça Tanger par Gibraltar (1704).

La grandeur de Louis XIV éblouit les Musulmans; sous ce prince comme sous Napoléon, la France fut en grande vénération dans l'esprit profondément admiratif des orientaux. On sait que Muley-Ismaël, empereur du Maroc, demanda à Louis XIV la main de Mademoiselle de Blois, fille naturelle du roi, et de mademoiselle de La Vallière, fait unique dans l'histoire des relations entre peuples chrétiens et musulmans.

Dans un écrit d'Estelle, consul de France à Salé, cité par M. Thomassy(1), on lit ce qui suit au sujet de notre commerce avec le Maroc sous Louis XIV.. « Il répondit (l'empereur du Maroc) que » les marchands français qui étaient dans ses ports ne lui faisaient » venir que des épingles, aiguilles, papiers et autres drogues semblables qui ne lui produisoient pas plus de 4 à 500 escus de bénéfice tous les ans, sur quoy je lui fis connoître que nos marchands françois lui apportoient dans ses royaumes des toilleries, » draperies, soieries et généralement tout ce qui étoit nécessaire » en ce pays venant de chrestienté, que depuis cinq mois, par » exemple, il avoit abordé à Salé douze bastiments françois qui » luy avoient rendu plus de 20,000 escus du droit de 10 p. %; ce » qui l'estonna.

» Le trafic de Provence au Maroc, dit Saint-Olon (2), consiste

pendantes et du bastion de France, cap Roux, cap Nègre, la Calle, le Colloux, cap de Roze, Toroux, Bone, Gigery et autres places en dépendantes, en la coste de Barbarie, les réparations, bâtimens et accommodemens qu'ils jugeront nécessaires. Auquel effet pourront lesdits Fréjus et compagnie, faire conduire et transporter de ce royaume ausdits lieux tel nombre de *soldats*, marchands, patrons, mariniers et autres personnes que bon leur semblera, ensemble telle quantité de munitions de guerre... Même de faire avec le divan dudit Albouzême, royaume de Fez, Tunis, Tripoli, Alger, Bone, tous les traités et accomodemens qui pourront faciliter et favoriser ledit rétablissement... Le tout à la charge que lesdits Fréjus seront tenus de nous envoyer annuellement et par forme de redevance la quantité de dix des plus beaux chevaux barbes. »

(1) Des relations de la France avec l'empire du Maroc.

(2) *Relation de l'empire du Maroc*, par Saint-Olon, ambassadeur à la cour de Maroc. *Paris*, 1695.

en tartre et papier dont la consommation est grande en Barbarie, aussi bien que celle des bonnets de laine rouge fins et communs, draps de Languedoc, cadissons de Nîmes, basins de Montpellier, futaines, peignes, soies, toileries de Lyon, fil d'or, brocarts, damas, damasquins, velours, cotons, cotonnines et autres denrées du Levant de peu de prix et d'un meillenr produit.

» Celui de Rouen, Saint-Malo et autres villes du Ponent, est presque tout en toiles dont on estime qu'il s'en transporte et débite tous les ans dans l'Afrique plus de 200,000 livres.

» Le commerce d'Espagne consiste en cochenille et vermillon. — Celui d'Angleterre, en draps et en cauris de Guinée, qui sont des coquilles servant de monnaie en ce pays-là (1). — La Hollande y transporte des draps, toiles, épiceries de toute sorte, fil de fer, laiton, acier, benjouin, storax, cinabre, petits miroirs, mousselines pour les turbans, et de temps en temps des armes et autres munitions de guerre. — L'Italie fournit de l'alun, du soufre en canon et quantité de babioles de verre qui se font à Venise. — Il vient du Levant de la soie, du coton, de l'orpiment, du vif-argent, du réalgal et de l'opium.

» Le roi de Maroc est si persuadé de l'utilité de son commerce et en est si jaloux, qu'il est constant qu'un des meilleurs moyens d'abaisser son orgueil et de le mettre à la raison serait celui d'empêcher les autres nations, ou de le traverser de manière à les en dégoûter; et ce qui me le persuade encore est que le commerce de la Méditerranée n'y est pas si absolument nécessaire qu'on ne puisse en retirer et y débiter, par la voie d'Alger, la plupart des mêmes choses qu'à Tétouan et à Salé : ce qu'on pourrait seulement y opposer de véritable, est que cela ne serait pas à si bon compte. »

Tels étaient les renseignemens fournis par Saint-Olon en 1693.

Ainsi, l'importance des rivages de l'Algerie, pour faire pénétrer notre influence commerciale et nos marchandises dans le Maroc était déjà comprise sous Louis XIV. Le Maroc, en effet, n'ayant aucun bon port, même pour les vaisseaux marchands, la voie de terre y présentait presque autant d'avantage que celle de mer. La décadence de cet empire et notre établissement dans l'Algérie ont aujourd'hui bien accru l'importance de la route continentale.

(1) L'absence de monnaie chez les nègres rendait fort lucratif le placement de ces coquilles, que les Anglais se procuraient aussi à vil prix par le commerce du Levant.

La conquête de Gibraltar par les Anglais nous enleva notre influence dans le Maroc. L'Angleterre y obtint une réduction de moitié sur les droits de douane. Un commerce très actif s'établit entre Tanger et Gibraltar.

« Depuis que les Anglais ont la paix avec les Maures, écrivait en 1733 notre consul de Cadix', ils ont détruit la navigation que nous faisions des ports du Nord dans ceux d'Espagne ; il ne vient plus à Cadix, ni dans le reste de la côte d'Espagne aucun de nos bâtimens d'Hambourg, peu d'Amsterdam, point d'Ostende, et l'on s'aperçoit bien en France que notre naviguation tombe autant de ce côté-là qu'elle est tombée du côté de la Méditerranée (1). »

Et pourtant les négocians expérimentés assuraient alors « qu'on pouvait encore débiter par an, dans le Maroc, pour 640,000 liv. de toiles de France, telles que les Laval, les Bretagne et les Cambray, et pour 900,000 liv. en draps, papier, sucre, coton, soufre, quincaillerie et droguerie, le tout tiré du royaume. »

« Pour donner une idée de l'importance de ce commerce, ajoutait le même consul, il suffit de dire que depuis que les Anglais ont fait leur paix, il y a eu des années, à ce qu'assurent les négocians établis à Salé, pendant lesquelles il est venu, dans ce seul port, jusqu'à cent bâtimens anglais ; et, malgré les troubles qui ont régné dans la Barbarie depuis la mort de Muley-Ismaël, ce qui a dérangé beaucoup ce commerce, il y en est entré, les moindres années, de quarante à cinquante, pendant qu'à peine avons-nous quatre à cinq tartanes de Marseille qui n'abordent Salé qu'en tremblant, et qu'il n'y vient aucun de nos bâtimens des ports du Ponent. »

En 1732 le marseillais Joseph Nadal essaya de ranimer ce commerce et d'appeler sur ce point l'attention du gouvernement. Il proposa d'employer le produit d'une loterie à l'armement de trois frégates contre les Salétins, de même qu'en 1728 on avait permis au commerce de Marseille d'armer plusieurs bâtimens particuliers contre les Tripolitains (2).

Il ajoute que les étrangers employaient pour leurs transports des

(1) Correspondance des affaires étrangères, manuscrit intitulé : *Maroc*, 1575 à 1733.

(2) Le mémoire de Nadal nous révèle un fait curieux, c'est que la noblesse méprisait trop les Marocains *pour leur opposer* un armement des vaisseaux du roi.

navires anglais, parce qu'ils n'étaient pas exposés comme les nôtres aux courses de pirates.

Nadal ne fut pas écouté, notre commerce avec le Maroc ne fit qu'empirer.

Une lettre inédite de M. de Varennes, notre consul à Cadix, en réponse aux éclaircissemens demandés sur le commerce français avec cet empire, nous fera connaître et à quel état nous y étions réduits en 1750, et les ressources qu'il nous aurait été facile d'y développer.

« Le commerce que les Français font à Tétouan, Salé, Safi et Sainte-Croix de Barbarie, les seuls ports avec lesquels ils soient en relation, consiste en cire, laines, cuivre en pain qu'on nomme *tangoul*, amandes, cordouans (1) teints en cochenille ou en jaune, peaux de chèvres, quelques gommes arabiques et sandaraques.

» On charge dans tous ces ports de 3 à 4,000 quintaux de cire par an, 8 à 10,000 quintaux de cuivre et 10 à 12,000 quintaux de laine (2), et au port de Sainte-Croix de 5 à 6,000 quintaux d'amandes douces ou amères. Quant aux gommes et cordouans, ce sont des articles peu importans.

« Les Anglais font presque tout le commerce de Tétouan par Gibraltar; ils y chargent des cires et des cordouans teints en cochenille. On fait aussi de Marseille quelques expéditions à Tétouan, elles consistent en deux ou trois petits bâtimens par an, dont les chargemens ne sont pas d'une grande valeur; ils rapportent par leur retour quelque peu de cire et de cordouans, et les laines de la province qui restent, après que les habitans ont déjà fait leurs achats pour la consommation du pays.

(1) Cuirs à la façon de Cordoue, d'où dérive le mot *Cordouanier*, cordonnier.

(2) Je lis dans un autre mémoire inédit que toutes ces laines, dont quelques-unes étaient d'une qualité égale ou supérieure à celle d'Espagne, venaient à Marseille, de là elles passaient à Montpellier où on les tranformait en couvertures, à Lodève et Carcassonne où on en faisait des draps pour le Levant. On en envoyait même à Nantes après les avoir lavées et triées à Marseille. Les cires étaient également expédiées à Marseille où elles étaient mélangées avec celles de la Cannée, lesquelles étant trop dures avaient besoin de celles de Barbarie pour en rendre le blanchissage plus parfait. Marseille en fournissait de grandes quantités à l'Italie, au Piémont, à la Savoie et à l'Espagne. Elle recevait encore du Maroc de la gomme Arabique et des sequins d'or, ces deux objets étaient pour les fabriques de Lyon. En 1755, on avait pu obtenir l'exportation de l'huile; mais celle du blé était toujours sévèrement défendue par la religion. La mesure qui coûtait, en France, 20 fr., n'y valait que 4 fr.

On charge à Salé environ 1,000 quintaux de cire, et de 4 à 5,000 quintaux de laine et quelques cuivres et gommes ; à Sainte-Croix, toutes les amandes que le pays produit, la plus grande partie du cuivre, un millier de quintaux de cire, des gommes et des peaux de chèvre.

» Le tabac en feuilles de la côte Atlantique du Maroc, surtout des ports de Salé et de Safi, est de meilleure qualité et à plus bas prix que celui de Virginie. En lui donnant un débouché en Europe, on aurait pu engager les habitans à en développer la culture. »

Les bâtimens français expédiés de Marseille ou de Cadix pour le Maroc, étaient alors au nombre de dix ou douze par an, et représentaient une valeur commerciale de 4 à 500,000 livres (1) ; l'extraction des laines faisait la partie la plus avantageuse de ce commerce ; et en retour, Marseille envoyait des soies écrues, des sempiternes (2) et draps de La nguedoc, du sucre de nos colonies, du soufre, du vif-argent, du fil d'archal, du gingembre et des toileries de coton du Levant de différentes espèces.

Les cuirs, la cire et le cuivre, dont la seule mine qui est près de Méquinès pouvait nous fournir chaque année plus de 20,000 quintaux, formaient ensuite les articles les plus considérables et dont le débit était le plus avantageux en France. Safi et Sainte-Croix étaient les places commerciales sur lesquelles on pouvait le plus compter pour ces produits.

Le duc de Choiseul parvint à nous rendre quelque influence dans le Maroc. Il conclut, en 1767, un traité de paix avec Sidi-Mohamet et posa les bases sur lesquelles notre commerce ne cessa de grandir et de se développer jusqu'aux premiers jours de notre Révolution.

La conclusion de ce traité fut facilitée par la considération et l'affection qu'inspirait le caractère français dans ces parages : « Il » y a plus de douze ans, disait, en 1763, un de nos commerçans, » que l'empereur m'assura pour la première fois qu'il aimait » mieux avoir la paix avec la France qu'avec toute autre nation,

(1) Sous Louis XIV, le seul port de Salé faisait en cinq mois un commerce plus considérable. (*Voir ci-dessus*, page 324)

(2) Synonyme du *lasting* anglais. Les sempiternes d'Angleterre ayant beaucoup de débit dans le Maroc, l'inspecteur de nos manufactures les fit contrefaire en France et donner à aussi bon marché. Les impériales de Carcassonne nous servaient d'ailleurs de modèle.

» parce qu'il savait que les Français étaient industrieux, sincères » et bons négocians, et que la France avait presque toujours eu » la paix avec le Grand-Turc.» (1)

On lit dans un autre mémoire inédit de 1766 : « Un des motifs » qui engageaient l'empereur à conclure un traité avec la France, » c'est que les marchandises que les Hollandais, Suédois et Danois » lui apportaient étaient achetées ou fabriquées en France, sinon » contrefaites par l'étranger.

» Si la France acquiesce à ses propositions, les Danois et les » Suédois deviendront victimes de ses pirateries. Ce prince leur » fait subir chaque jour mille avanies, et les oblige à se bâtir à » leur frais des maisons dans son nouvel établissement de Mogador. »

Un troisième mémoire particulier disait : « On pourrait aussi » traiter du commerce de l'huile, elle est aussi bonne que celle » d'Espagne et il y aurait un grand profit pour nos négocians, » car une pipe d'huile de ce pays ne reviendrait qu'à 18 ou 20 » piastres, pendant que celle d'Espagne en coûte 50 ou 60.

Le tableau suivant donne un aperçu du commerce de Marseille avec le Maroc avant la Révolution et en 1839.

VALEUR MOYENNE DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS ENTRE MARSEILLE ET LE MAROC,

Pendant dix années, de 1783 *à* 1792 *et en* 1839.

IMPORTATIONS A MARSEILLE.

MARCHANDISES.	VALEUR MOYENNE de 1783 à 1792.	VALEUR en 1839.
Laines et tissus de laine.........	250,000 liv.	501,000 fr.
Peaux brutes et ouvrées.........	400,000	497,000
Huile d'olive....................	200,000	254,000
Gomme arabique................	80,000	100,000
Cire brute et ouvrée.............	70,000	100,000
Dents d'éléphants..............	60,000	23,000
Plumes d'autruche..............	40,000	—
Fruits frais, etc...m............	—	514,000
Totaux..................	1,100,000 liv.	1,989,000 fr.

(1) Mémoire du sieur Rey.

EXPORTATIONS DE MARSEILLE.

MARCHANDISES.	VALEUR de 1783 à 1792.	VALEUR en 1839.
Numéraire........................	—	918,000 fr.
Soie écrue......................	—	244,000
Draps fins et étoffes de laine......	90,000 liv.	124,000
Etoffes de soie et dorures.........	40,000	130,000
Toiles diverses, lin ou coton......	80,000	140,000
Cochenille, droguerie, etc........	30,000	103,000
Riz............................	70,000	—
Alun...........................	10,000	—
Plomb, étain, acier, fer, etc......	80,000	21,000
Sucre brut et raffiné, quincaillerie, tafia, café, cuirs, thé, etc.........	—	391,000
Totaux..................	400,000 liv.	2,071,000 fr.

Les importations totales dans le Maroc, en 1839, se sont élevées à 14,542,000 fr.; les exportations à 12,100,000 fr. L'Angleterre figure au premier rang, pour 11,444,000 fr. aux entrées et 8,914,000 fr. aux sorties.

Le mouvement commercial de 1839 présente, quant aux années précédentes, un notable accroissement pour l'ensemble des transactions et une diminution pour celles avec la France.

Valeurs importées de toute provenance, de 1834 à 1838 : moyenne, 10,601,000 fr.; valeurs exportées pour toute destinations, de 1834 à 1838 : moyenne, 9,742,000 fr.

Valeurs importées de France dans le Maroc : moyenne de 1834 à 1838, 2,271,000 fr. L'atténuation, en 1839, a porté principalement sur nos sucres, il y a eu au contraire quelque augmentation pour nos tissus de soie et de laine.

Valeurs exportées du Maroc en France : moyenne de 1834 à 1838, 2,720,000 fr.

La contrebande étant très active sur le littoral des États-Barbaresques, et en particulier dans le Maroc, les valeurs portées ci-dessus peuvent-être considérées comme notablement inférieures au

mouvement réel d'entrée des marchandises. Les données les plus certaines élèvent d'un quart environ la valeur des importations constatées par la douane du pays.

Voici le mouvement de la navigation en 1839 :

PROVENANCES et DESTINATIONS.	ENTRÉE DANS LE MAROC.		SORTIE DU MAROC.	
	NAVIRES.	TONNEAUX.	NAVIRES.	TONNEAUX.
Grande-Bretagne....	253	13,664	306	15,945
France.............	27	3,227	32	4,070
Portugal	15	1,309	28	2,322
Espagne	72	974	79	1,020
Etats-Unis	3	600	5	827
Autres pays	2	229	6	560
Totaux.........	372	20,003	456	24,744

La part du pavillon français dans la navigation directe entre l'État de Maroc et la France, a été, tant à l'entrée qu'à la sortie, de 18 navires, jaugeant 1,820 tx.

Les relations de Marseille avec le Maroc n'ont repris quelque activité que depuis peu d'années (1833). Elles ne sont pas sans importance et paraissent susceptibles d'un large développement.

Maroc consigne à Marseille des laines communes, de la cire, des peaux de chèvre et de mouton, des dents d'éléphant, etc.

Marseille y importe de l'argent monnayé en paiement de l'excédant des marchandises qu'elle en reçoit.

Dans les six premiers mois de 1834, les différens ports de l'empire de Maroc ont expédié pour Marseille 50 navires sous divers pavillons. Tanger, qui ne faisait jamais de semblables expéditions, a déjà envoyé 7 navires en France. Les établissemens commerciaux se sont tout-à-coup multipliés. On en compte deux à Mogador, un à Tanger, un à Safi, un à Mazapan, un à Larache. Deux autres sont sur le point de se former; enfin plusieurs fortes maisons de Marseille ont des projets d'établissement pour les ports qui ne sont pas encore occupés (1834).

Des négocians maures et juifs adressent de leur côté des car-

gaisons à Marseille. Les étrangers affluent aussi de toutes parts ; leur concurrence jointe à celle des Français, porte le prix d'achat à des taux hors de proportion avec les ventes. Les uns et les autres accablent le gouvernement de demandes de permis d'exportation, de privilèges ou de monopoles d'achat et d'extraction dans certaine province ou par certain port. Ce monopole exclusif est le rêve de plusieurs maisons, mais l'empereur est résolu à ne plus prêter son appui à aucun monopoleur. Il est convaincu que ses douanes tireront un bien meilleur parti de la concurrence et de la liberté du commerce (1834).

En 1833, les solliciteurs allaient jusqu'à offrir une augmentation sur les droits de sortie. L'empereur, après un enquête, maintint à 3 piastres le droit de sortie des laines, mais les enchérisseurs ne se rebutant pas, offrirent jusqu'à 4 livres de poudre fine anglaise pour chaque quintal de laine. L'empereur y consentit et la poudre devint une condition de l'exportation des laines.

En 1841, les droits d'exportation étaient sur la laine *surge* ou en *suint*, de 4 piastres 1 once (1), et sur la laine lavée en toison, de 8 piastres 1 once par quintal (2).

Pour chaque quintal de laine en *suint*, la quantité de poudre de guerre, à verser en nature, indépendamment des droits ci-dessus, était de 2 livres (1 kilog), et pour chaque quintal de laine *lavée*, 4 livres (2 kilog).

La douane a reçu l'ordre de n'admettre pour cette prestation additionnelle, que des poudres valant environ 50 piastres fortes le quintal (275 fr. les 50 kil.). Antérieurement le prix des poudres livrées par le commerce ne dépassait pas 12 piastres le quintal.

Une remise de 25 pour cent est accordée pour le paiement des droits au comptant.

Au résumé, les nouveaux droits ci-dessus étaient regardés comme équivalant pour les laines lavées à 10 piastres par quintal (55 fr. les 50 kil.), soit, déduction faite de la remise de 25 pour cent : 7 piastres 8 onces (41 fr. 25 les 50 kil.). — environ 60 pour cent de la valeur.

L'importation des fers durs est prohibée. Les seuls fers admis

(1) La piastre (16 onces) valait en juillet 1841, 5 fr. 50.

(2) Le quintal de douane est : à Mogador, Saffi, Mazagan, Casabianca de 100 liv. (53 kil. 70.) à Rabat, Larache, Tanger, Tétuan de 94 liv. (50 kil.)

sont ceux de Biscaye et de Suède dont la qualité convient le mieux aux besoins de la consommation du Maroc.

Les droits d'entrée sur cet article sont énormes. On prélève en nature 32 livres sur 100.

En général les droits d'importation sont de 10 pour cent d'après les évaluations habituellement arbitraires de la douane. Ils se perçoivent tantôt en nature, tantôt en numéraire.

Le monopole de l'exportation des sangsues par les ports de Tanger et de Larrache, a été adjugé à une maison française pour un an, au prix de 6,000 ducats (1), une fois payés, plus un droit de 10 onces (3.50) par 1,00 [1] sangsues exportées.

Le privilége de la pêche du corail, dans le détroit, entre Tanger et Ceuta, a été maintenu à la même maison, avec réserve pour l'empereur d'un tiers du produit qui doit-être remis en corail taillé.

§ II.— LA CALLE, BONE ET LE COLLO (CONCESSIONS D'AFRIQUE.)

Le commerce de cette partie de l'Afrique était exploité par une compagnie privilégiée, sous le nom de *concessions d'Afrique*.

En 1604, Henri IV obtint de la Porte-Ottomane la concession de la pêche du corail et du poisson, sur les côtes de la régence d'Alger.

Une compagnie fut créée pour l'exploitation de cette pêche. En 1628, cette compagnie fit bâtir, entre Bonne et la Calle, un fort qui fut appelé le Bastion.

Pendant les troubles de la minorité de Louis XIV, les Anglais supplantèrent les Français. En 1663, les frères Fréjus tentèrent un établissement au Bastion de France ; en 1688 ; après le bombardement d'Alger, la France rentra dans la jouissance entière des concessions.

En 1694, une compagnie, sous le nom d'Hély et comp., obtint de la régence d'Alger, le privilège de la pêche du corail depuis l'île de Tabarque jusqu'à Bougie, celui du commerce de toute cette partie de la côte et la faculté d'y former un certain nombre d'établissemens.

Une nouvelle compagnie fut créée en 1706 pour 6 ans.

En 1712, le roi *connaissant l'utilité que ses sujets avaient retirée de cet établissement par l'abondance des blés et autres den-*

(1) Le ducat vaut 3 fr. 33 c.

rées que ce commerce avoit procuré au royaume (1), renouvela le privilège en faveur d'une autre compagnie formée avec un capital de 720,000 livres. Cette compagnie fut déclarée exempte du droit de *colimo* sur les marchandises venant de ses concessions, et *de toutes autres impositions faites et à faire, aussi de celle du droit de table de mer, poids et casse, etc.* (2)

En 1721, les *concessions* entrèrent dans les attributions de la compagnie des Indes.

En 1730, un négociant marseillais nommé Auriol, fut substitué aux droits et privilèges de cette compagnie.

Un édit de 1741, encore en vigueur au moment de la Révolution, organisa les *concessions* sur de nouvelles bases, avec un capital de 1,200,000 livres, divisé en 1,200 actions de 1,000 livres. La chambre de commerce de Marseille, propriétaire de 300 actions, prenait part à l'administration.

Le roi lui fit compter 40,000 livres pendant chacune des cinq premières années de son existence.

Le dey d'Alger touchait une redevance annuelle.

La compagnie envoyait dans ses comptoirs des piastres d'Espagne dont le montant variait suivant l'importance des opérations à traiter.

Elle achetait avec cette monnaie le blé, la laine, la cire et les cuirs que le pays produit. Ces trois derniers articles ne pouvaient être vendus qu'à elle seule. Ils formaient annuellement le chargement de dix navires.

La pêche du corail formait une branche importante du commerce de la compagnie ; les bénéfices de cette pêche (3) suffisaient même, dans les années ordinaires, pour couvrir toutes les dépenses des établissemens, lesquelles étaient annuellement d'environ 400,000 fr. On donnait au dey d'Alger, deux caisses de corail de 120 liv. chacune, et 8 livres au bey de Constantine.

(1) Extrait des registres du conseil d'État.

(2) Archives de l'Hôtel-de-Ville.

(3) Cinquante bateaux provençaux et corses, de 4 à 5 tonneaux, y étaient employés. Depuis la suppression de la compagnie, les Italiens exploitent plus particulièrement ces parages. Dans les années qui suivirent la Révolution, on y compta jusqu'à 200 bateaux napolitains, génois, etc. En l'an 8 et en l'an 9, les produits furent évaluées 1,200,000 à 1,500,000 fr. par an. En 1820, 107 bateaux s'y rendirent ; 30, montés de 300 matelots étaient français.

Il est difficile de dire précisément à combien s'élevait le commerce de la compagnie.

Dans certaines années, on avait vu la compagnie extraire plus de 100,000 charges de blé et 30,000 quintaux de laine, et 140 bâtimens occupés à en faire le transport.

Dans d'autres années, ces articles avaient absolument manqué.

Année commune, on peut évaluer d'après les livres de la compagnie, les envois annuels qu'elle faisait dans ses concessions à 8 ou 900,000 fr. en piastres ou autres espèces étrangères; les retraits à un million ; le nombre des navires qu'elle expédiait à 25 ou 30.

Elle se trouva comprise dans la suppression générale de toutes les compagnies formées par actions au porteur, prononcée le 4 août 1793 par la Convention nationale.

Une agence provisoire la remplaça.

Le décret du 17 floréal, an X, qui supprima définitivement l'ancienne compagnie, portait qu'il en serait formé une nouvelle, mais on ne put réunir un nombre suffisant d'actions pour sa mise en activité.

Pendant l'empire, les Anglais s'emparèrent de nos concessions d'Afrique (1). Elles furent rendues à la France en 1817. Le goulverment les fit exploiter par une agence provisoire. On proposa de les céder à divers négocians, entr'autres à M. Paret qui était alors seul autorisé à commercer à Alger. Celui-ci refusa de s'en charger. M. Bethfort, riche négociant en grains, et M. Chaudoin, compétiteur de M. Paret pour l'obtention de l'unique établissement accordé au commerce français à Alger, proposèrent de les exploiter, le premier avec un capital de 500,000 fr., le second avec 200,000 fr. qu'il disait bien suffisans pour ce commerce, puisque le gouvernement se réservait la pêche du corail. Leurs conditions ne furent pas agréées. Le gouvernement continua de faire exploiter les concessions par une agence. Malgré le secours annuel de 100,000 fr. prélevés en 1818 et 1819 sur la caisse de la chambre de commerce, l'agence ne fit pas de brillantes affaires, elle fut citée devant le tribunal de commerce pour des traites tirées en son nom et laissées en souffrance. La chambre en demandait la suppression, lorsque M. Faurat, placé à la tête de cette agence, mourut. Il ne fut pas remplacé. M. Paret proposa alors (1820) d'exploiter pour

(1) Lettre de la Chambre de commerce du 14 août 1810.

son compte les concessions, avec un capital de 300,000 fr. Ses propositions furent acceptées. Une convention conclue le 24 juillet 1820, avec la Régence, confirma à la France la possession des concessions et renouvella l'ancien *traité du bastion* de 1604. M. Paret était encore concessionnaire en 1830.

§ III. — TRIPOLI.

Avant 1789, les Français n'avaient à Tripoli aucun établissement. Le commerce ne s'y faisait que par des capitaines caravaneurs.

Ils y portaient de gros draps, de la quincaillerie, quelques étoffes de soie et des liqueurs.

On obtenait contre ces articles une valeur double en objets d'exportation tels que : orges, légumes, huile, alizaris, dattes, barilles, etc. On en achetait aussi avec des espèces monnayées.

En 1786, on y envoya pour 29,156 liv. de marchandises, on en retira pour 134,261 liv.

En 1788, nos importations dans cette échelle furent de 12,582 liv., les retraits de 348,480 liv.

Des états de douane dressés en 1795, réunissent dans un même tableau le commerce de Tripoli et celui d'Alger. Voici ce tableau (1) :

(1) pour apprécier la part relative d'Alger et de Tripoli dans ce tableau, remarquons qu'en 1788, Marseille expédia à Alger pour 455,460 fr. de marchandises, et à Tripoli, ainsi que je l'ai dit, pour 12,582 francs.

VALEUR MOYENNE DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS DE MARSEILLE A ALGER ET A TRIPOLI. DE 1783 A 1792.

IMPORTATIONS A MARSEILLE.

MARCHANDISES.	VALEUR.
Blés et autres grains	250,000 liv,
Légumes	100,000 »
Huile d'olive	90,000 »
Soudes	110,000 »
Racines d'alizari	80.000 »
Cire jaune	50,000 »
Cuirs en poils	100,000 »
Total	780,000 liv.

EXPORTATIONS DE MARSEILLE.

MARCHANDISES.	VALEUR.
Draps fins et étoffes de laine	120,000 liv.
Etoffes de soie	70,000 »
Etoffes mêlées d'or et d'argent	50,000 »
Toiles	180.000 »
Sucre raffiné	170,000 »
Café	150.000 »
Quincaillerie	80,000 »
Total	820,000 liv.

Sous la domination du bey actuel (1834), Tripoli est devenu l'un des grands marchés de l'Afrique septentrionale. Chaque année les caravanes de l'intérieur y apportent une masse considérable de marchandises, entr'autres, de la poudre d'or, du natron, du séné,

de la garance, des plumes d'autruche, des chameaux et environ 2,000 esclaves (1). Elles en rapportent de nombreux articles manufacturés qui pénètrent par les oasis de l'Afrique centrale jusqu'à Ten-Boctou.

Marseille prend peu de part au commerce de Tripoli. C'est avec l'Italie et particulièrement avec Malte et Livourne que cette Échelle entretient des rapports actifs. Il n'y existe qu'un seul établissement français (1834).

En 1839, sur 117 navires, jaugeant 6,310 tx., entrés à Tripoli, un seul venait de Marseille. Les importations se sont élevées à 1,170,900 fr., dont 40,900 fr. de Marseille. Malte a fourni pour 444,800 fr.

Les exportations ont été de 883,700 fr., dont 302,500 fr. pour Livourne; 270,600 fr. pour Malte; 5,000 fr. (os d'animaux) pour Marseille.

Les principaux articles importés de France ont été les suivans : tissus de soie, passementerie d'or fin, etc., 14,500 fr. — Sucre, 8,000 fr. — café, 7,200 fr. — peaux tannées, 2,500 fr. — poivre, 2,000 fr. — vin, 1,000 fr.

Le port de Bengasi a reçu, en 1839, 94 navires, jaugeant 6,189 tx., dont un seul de France, il en est parti 92, jaugeant 6,181 tx., dont un pour France. Les importations se sont élevées à 801,800 fr.; les exportations, à 554,700 fr. Marseille ne figure pour aucune somme dans les premières; elle a exporté pour 23,000 fr. laine et 3,000 fr. peaux.

Un Français, M. Subtil, a découvert une mine de soufre, entre les ports de Tripoli et de Bengasi. Le soufre est dans les flancs de hautes montagnes qui entourent un lac, dont le lit est composé de terrain sulfureux. La matière tirée des rochers donne 35 à 40 pour cent de soufre pur, de 2 à 15 de sulfate de soude, et 5 à 6 pour cent de sel. La terre sulfureuse donne de 35 à 40 pour cent de soufre, mais elle est d'une fusion plus difficile. L'exploitation de cette mine donnerait une grande activité aux rapports de Marseille avec Tripoli.

Un règlement a été convenu le 13 août 1831, entre le consul-général de France et le bey de Tripoli, en voici les principales dispositions :

(1) Moreau de Jonnès. *Du Com. au 19e siècle*, tome 2, page 143.

Article 1er.— Les droits d'importation et d'exportation, en général, sont et restent fixés à 3 p. % de la valeur.

Il ne sera perçu aucun droit sur l'introduction des munitions de guerre, des comestibles et des objets de construction navale.

Les sujets tripolitains paieront le droit d'importation de 3 p. % sur la valeur de toutes les marchandises, excepté les souliers, les plats et bassins de bois, planches de noyer, cuillers, cuirs et peaux provenant du Levant, qui sont assujétis à un droit de 6 p. % de leur valeur....

Art. 3. — Les monopoles ou *appaltes* de la viande, du charbon, du biscuit, du savon sont abolis et annulés....

Art. 11. — Le droit de la *Porte* ne sera point perçu sur les étrangers qui ne sont assujétis qu'au seul droit de 3 p. % de la valeur qui se paye à la douane de la porte de la marine....

Art. 14. — Un tribunal nommé par S. A. le pacha, et composé moitié de Tripolitains et moité d'étrangers, prendra connaissance de toutes les plaintes pour les infractions et contraventions du pré sent réglement dont il maintiendra l'observation rigoureuse.

§ IV. — TUNIS.

Sous Louis XIV, le commerce de la France avec Tunis prit une grande extension ; les Français ne payaient pour l'entrée de leurs marchandises que 3 p. %, tandis que les Anglais et les Impériaux continuaient de payer 10 p. %.

Dans le dernier siècle nos importations à Tunis consistaient en draps, cochenille, vermillon, indigo, sucre, café, laine d'Espagne, etc.

Il partait chaque année du port de Marseille pour Tunis 18 à 20 bâtimens. Les expéditions étaient plus nombreuses lorsque les récoltes en huile et en blé étaient abondantes.

Voici le tableau de la valeur des transactions entre la France et Tunis de 1783 à 1792, et en 1839 (les chiffres de cette dernière année comprennent non-seulement le commerce avec Marseille, mais celui avec l'Algérie).

VALEUR DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS ENTRE MARSEILLE ET TUNIS.

EXPORTATIONS DE MARSEILLE.

MARCHANDISES.	Valeur moyenne de 1783 à 1792.	Valeur en 1839.
Draps et étoffes de laine......	200,000 liv.	330,000 fr.
Etoffes de soie.............	100,000	100,000
Dorures et étoffes de Lyon....	80,000	68,000
Laines d'Espagne pour bonnets	850,000	112,000
Vermillon., cochenille, kermès.	420,000	150.000
Sucre.....................	250,000	200,000
Epiceries, café, etc.........	150,000	240,000
Vins, eaux-de-vie, esprits ...	50,000	70,000
Verroterie..................	40,000	—
Quincaillerie, bijouterie, armes	60,000	50,000
Bois de construction, planches, soie grège, coton filé, etc...	—	259,000
Total................	2,200,000	2 000,000

IMPORTATIONS A MARSEILLE.

MARCHANDISES.	Valeur moyenne de 1783 à 1792.	Valeur en 1839
Laine de mouton............	540.000 liv.	400,000 fr.
Marroquins..................	110,000	12,000
Chevrons....................	80,000	—
Cuirs en poils..............	120.000	30,000
Blé, orge et farine..........	190,000	70,000
Légumes et amandes...... ...	50,000	24,000
Huile d'olive..............	200,000	—
Cire, suif, os d'animaux...	70,000	41,000
Crins, éponges, sangsues......	60,000	86.000
Dattes, etc.................	20,000	80,000
Autres articles,.............	—	259,000
Total...............	1,440,000	1,002,000

Les importations totales du port de Tunis, en 1839, se sont élevées à 6,390,000 fr.; les exportations à 4,247,000 fr. La France est au premier rang; puis viennent l'Angleterre et Livourne. — Navires entrés, 229, jaugeant 20,179 tx., dont 73 de France et d'Algérie. — Navires sortis, 233, jaugeant 20,498 tx., dont 71 pour la France et l'Algérie.

Les Français avaient, avant la Révolution, à Tunis, six maisons de commerce; en 1816, trois; en 1834, seize cautionnées; aujourd'hui, dix-huit (1).

Avant la conquête d'Alger, nos relations avec Tunis souffraient d'un monopole que le bey prétendait s'y arroger.

Comme Méhémet-Ali, Sidi-Hassen avait cru trouver une ressource dans le monopole des denrées du pays et dans l'altération du titre des monnaies, autre fléau du commerce du Levant.

Néanmoins, les besoins qui commençaient à se faire sentir dans les classes riches, y avaient provoqué, dès 1825, un commerce assez étendu dans les articles du luxe européen, et avaient contribué à augmenter le nombre des maisons françaises établies à Tunis.

En 1828, la mauvaise récolte des huiles amena un grand déficit dans les trésors du bey. Il fallut créer de nouvelles ressources. Le monopole fut rendu plus accablant pour les propriétaires; l'altération des monnaies fut portée à son comble; des pièces d'une valeur intrinsèque de 1 fr. 28 cent. furent réduites de moitié, sans que cela changeât rien à leur valeur nominale.

La position des négocians français devint d'autant plus défavorable, que le nombre s'en était augmenté à mesure que les affaires avaient diminué. En 1829 et 1830 il n'y eut pas de récolte, et le pays ne fournissant aucun objet d'échange, il fallut exporter des espèces.

On rechercha pour cela les monnaies existant avant l'altération, on les paya à de fortes primes, et elles disparurent presque entièrement. Le pays se trouvant réduit à la nouvelle monnaie, sa valeur nominale tomba au pair réel et, par suite de cette baisse, les capitaux engagés dans le commerce subirent une dépréciation équivalente (2).

Peu après la conquête d'Alger, le 8 août 1830, un traité fut conclu avec le bey de Tunis. L'abolition du monopole, la liberté

(1) En 1748, il y avait à Tunis sept maisons françaises; sur l'avis da la Chambre de commerce de Marseille, le gouvernement réduisit ce nombre à six.

(2) En 1839, le cours moyen de la piastre de Tunis a été de 79 centimes.

du commerce des produits du sol et, par conséquent, le respect de la propriété, furent formellement stipulés.

Malheureusement, ce traité ne fut pas complètement exécuté. Le monopole fut maintenu sur les cuirs et sur les cires ; il fut même étendu aux laines, qui, jusqu'alors, n'y avaient pas été assujéties.

Depuis lors, les réclamations du gouvernement français ont eu un plein succès. La liberté a été rendue au commerce.

L'occupation de la régence d'Alger par les Français a donné une nouvelle importance au marché de Tunis. Les naturels de l'intérieur de l'Afrique se sont éloignés des points occupés par nous. Ceux qui sont à l'ouest d'Alger et aux environs d'Oran ont établi leurs échanges avec le Maroc. Les habitans de Constantine et des environs de Bone portent leurs denrées à Tunis (1).

Autrefois, Bone fournissait des laines à tout le midi de la France, surtout des laines fines de Constantine ; ces laines étaient mêlées d'une grande quantité de toisons mérinos. Aujourd'hui tout passe à Tunis. C'est là qui les faut aller acheter (1834).

Il suit de cet état de choses que l'importance du commerce de Tunis s'est accrue, surtout dans ses rapports avec l'intérieur.

En 1833, il est venu de l'étranger, dans les ports de la régence 431 navires jaugeant 47.285 tonneaux. Il en est sorti 430, jaugeant 47,182 tonneaux.

La navigation entre la régence et la France a employé à l'entrée 98 navires, jaugeant 10,332 tx., dont 64 français, du port de 5,884 tx.; à la sortie, 101 navires, jaugeant 11,004 tx., 73 de ces navires, jaugeant 7,276 tx., portaient pavillon français.

La valeur totale des importations a été de 16,766,300 fr., dont 4,817,000 fr. de France.

Les exportations n'ont pas dépassé 8,558,200 fr., dont 3,213,400 fr. pour la France (2).

Nous recevons de Tunis des laines, de l'huile, de la cire, des cuirs, des dattes, de l'huile de rose, etc.

Le Bey perçoit un droit de 10 pour cent sur toutes les denrées de la régence. On ne peut les exporter qu'après avoir obtenu un

(1) Ceci a été écrit avant l'occupation de Constantine par les Français.

(2) Voir ci-dessus les chiffres de 1839 ; ils attestent une notable diminution dans le commerce de Tunis, depuis 1833. A mesure que notre domination s'affermit et que notre commerce se développe dans l'intérieur de l'Algérie, celui de Tunis doit fléchir.

teskeret ou permis, dont le prix varie suivant la nature ou la provenance de l'article (1834).

Nous exportons pour Tunis, un grand nombre d'objets, entr'autres, du sucre raffiné, du sucre brut, du sucre Havane, du vermillon, des laines d'Espagne, de la cochenille, du café, des planches de Suède, etc.

Tunis fabrique des bonnets très recherchés dans tout l'Orient. L'industrie française a parfaitemeut imité ce produit.

§ V. — RÉSUMÉ.

Valeur des importations et des exportations entre Marseille et les États Barbaresques, année moyenne, de 1783 *à* 1792.

	Importations à Marseille.	Exportations de Marseille.
Alger et Tripoli.........	780,000 liv.	820,000 liv.
Tunis.................	1,440,000 »	2,200,000 »
Maroc.................	1,100,000 »	400,000 »
La Calle, Bone et le Collo	1,000,000 »	800,000 »
	4,320,000 »	4,220,000 »

Dans les tableaux de 1832, publiés par l'administration des douanes, Alger, Bone, la Calle, etc., ne sont pas compris dans les États Barbaresques, cependant le montant des importations et des exportations y est plus élevé que ci-dessus.

Nos relations avec les États Barbaresques sont donc plus importantes qu'autrefois; depuis quelque temps surtout elles sont en progrès (1834).

Il a été importé en 1832, de ces États à Marseille pour une valeur de 7,522,181 fr. Le montant des exportations de Marseille a été de 6,151,634 fr.

Pendant la même année, la valeur totale des importations en France (y compris Marseille), a été de 7,918,831 fr., dont 7,117,805 fr. en matières nécessaires à l'industrie, 81,436 fr. en objets de consommation naturels ou fabriqués, et 719,600 fr. en numéraire; la France a exporté pour les États Barbaresques 6,339,451 fr., savoir: 1,065,258 fr. en produits naturels,

2,766,393 fr. en objets manufacturés, et 2,507,800 fr. en numéraire.

Dans ces chiffres les marchandises françaises sont comprises pour 168,702 fr. en produits naturels, et 2,179,684 fr. en objets manufacturés.

Voici les chiffres des années suivantes :

VALEUR DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS ENTRE LA FRANCE ET LES ÉTATS BARBARESQUES.

Années.	IMPORTATIONS EN FRANCE.			EXPORTATIONS DE FRANCE.		
	VALEUR DES MARCHANDISES		NUMÉRAIRE DÉCLARÉ à l'entrée.	VALEUR DES MARCHANDISES		NUMÉRAIRE DÉCLARÉ à la sortie.
	ARRIVÉES.	MISES EN consommation.		FRANÇAISES et étrangères	FRANÇAISES.	
	Millions.	Millions.	Millions	Millions.	Millions.	Millions
1833	8.4	7.5	0.5	4.3	3.7	2.2
1834	8.1	6.4	0.8	5.7	3.4	1.6
1835	8.3	7.2	0.7	3.4	1.7	1.3
1836	7.7	7.3	1.0	3.6	2.6	1.6
1837	4.3	3.8	1.7	3.5	2.3	0.2
1838	6.0	5.1	1.2	5.3	3.8	0.6
1839	5.0	4.5	0.5	4.0	2.5	0.4
1840	7.0	6.1	0.4	3.7	2.5	0.6

Les chiffres suivans font connaître les quantités importées et exportées :

Principaux articles importés des États-Barbaresques à Marseille.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Peaux brutes.....	q.m.	4,209	6,365	8,648	8,593	10,430
Laines (1)....	millions. de fr.	1.	1.4	1.7	1.9	2.5
Crins bruts.......	kil.	575	1,151	1,383	1,015	2,380
Plumes de parure brutes........	»	49	1	9	24	44
Cire jaune........	q.m.	754	777	892	378	663
Eponges communes	»	77	365	212	211	729
Sangsues.........	nomb.	—	—	638,500	663,000	528,700
Dents d'éléphant..	q.m.	10	33	41	—	1
Os de bétail......	»	208	565	17,966	8,977	8,533
Cornes de bétail...	»	94	56	74	663	253
Froment grains....	hect.	1	1	1,763	—	—
Fruits, dattes, etc.	q.m.	296	553	555	882	899
Amandes.........	»	181	1,185	2,248	1,270	240
Gommes pures....	»	28	87	735	85	67
Huile d'olive (2)..	»	68,702	66,916	4,575	29,571	20,190
Or brut..........	kil.	53	27	26	19	17
Argent brut......	»	254	357	273	254	465
Or monnayé......	»	36	6	25	21	15
Argent monnayé..	»	1,931	1,859	1,396	961	2,217

Principaux articles exportés de Marseille pour les États Barbaresques.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Laine d'Espagne..	q.m.	358	662	54	96	369
Soie écrue grège..	»	28	42	63	54	49
Poissons salés.....	»	28	16	21	6	7
Farine de froment.	»	2,776	36	19	84	629
Riz.............	»	55	34	17	5	27
Légumes secs et pommes de terre	»	133	25	103	133	130
Sucre brut.......	»	678	545	812	—	407
Sucre terré.......	»	616	895	1,284	1,240	3,448
Café	»	920	1,237	837	532	1,131

(1) Il y a un accoissement sensible dans les importations de cet article. En 1826, il en a été importé pour 363,375 fr. ; en 1827 ; pour 247,816 fr. ; en 1828, pour 739,110 fr. ; en 1829, pour 59,609 fr. ; en 1831, pour 517,577 fr.

(2) En 1826, la quantité d'huile importée a été de 32,514 quintaux métriques. — En 1827, de 81,887. — En 1828, de 33,740. — En 1829, de 1,678. — En 1830, de 12,340. — En 1831, de 4,183.

		1832	1833	1839	1840	1841
Canelle...........	q.m.	1	16	4	—	6
Clous de girofle ...	«	79	90	135	82	219
Poivre et piment..	»	137	219	247	245	185
Essence de thérébentine	»	57	15	48	23	132
Benjoin	»	67	23	14	15	9
Fleurs de lavande, d'orangers et autres....,......	»	159	228	72	50	185
Bois à construire scié de sapin....	mêtres	79,025	8,223	229,895	58.140	143,045
Bois de teinture en bûches.........	q.m.	13	138	37	37	10
Pierres à feu......	»	9	14	16	12	12
Soufre épuré et raffiné............	»	33	38	534	12	217
Or laminé ou filé ..	kil.	38	70	119	22	34
Argent laminé ou filé............	»	99	66	43	41	30
Fer étiré en barres	q.m.	363	35	149	1,262	1,472
Tôle et zinc.......	»	12	67	5	3	120
Fer blanc.........	»	9	11	11	12	8
Fil de fer........	»	136	124	84	163	57
Acier forgé.......	»	310	208	270	15	277
Cuivre laminé pur.	»	1	3	23	3	6
Cuivre allié de zinc (laiton)........	»	4	12	25	31	36
Plomb brut.......	»	349	192	118	50	204
Mercure natif.....	»	8	4	1	1	2
Alun.............	»	185	219	61	72	70
Sulfate de fer......	»	79	91	131	55	9
Sulfate de cuivre..	»	49	5	3	—	3
Tartre brut.......	»	340	356	210	316	402
Acétate de cuivre non cristalisé ...	»	8	28	19	6	20
Cochenille..... ..	»	23	20	21	23	29
Kermès en grains..	»	121	171	44	35	31
Laque naturelle...	»	129	130	66	28	217
Parfumeries......	»	7	7	16	9	26
Savons...........	»	58	1	2	2	—
Sucre raffiné (1)...	»	4,206	1,470	1,102	1,344	2.540

(1) En 1826, l'exportation fut de 10,092 kil.; en 1827, de 14,898; en 1828, de 43,524; en 1829, de 44,259; en 1830, de 110,391; en 1831, de 52,205.

		1832	1833	1839	1840	1841
Vin ordinaire en f.	hect.	763	1,583	700	694	816
» en bouteilles...	»	20	9	47	18	21
» de liqueur en bouteilles....	»	2	2	2	3	2
Bière.......... .	»	13	14	20	10	6
Eau-de-vie de vin.	»	211	251	397	420	652
Liqueurs.........	»	3	1	5	4	6
Poterie de terre gr.	q.m	85	112	75	22	55
Faïences.........	»	21	4	7	28	23
Porcelaine........	»	9	12	45	30	33
Miroirs grands....	fr.	6,235	7,405	13,015	10.500	10,060
» petits.....	q.m.	17	40	27	6	18
Bouteilles vides...	»	137	184	149	128	329
Cristaux et verreries	»	72	142	307	188	302
Grains de ver. percé	»	34	75	23	1	19
Fil de lin ou chanvre............	»	12	2	3	7	1
Toiles unies écrues	»	117	224	133	42	161
Draps (1).........	»	234	409	240	355	133
Etoffes de soie unie	kil.	2,150	1,505	1,250	516	450
Etoffes mêlées d'or et d'argent....	»	22	171	469	231	262
Crêpe............	»	562	376	69	192	326
Passementerie d'or et d'argent.. ..	»	402	241	62	127	76
Rubans de soie....	»	123	106	66	73	28
Percales et calicots écrus et blancs..	q.m.	16	24	153	246	141
Percales et calicots teints et imprimés	»	32	22			
Châles et mouchoirs de coton........	»	8	3			
Carton moulé (tabatières).........	»	16	9	12	14	8
Papier...........	»	58	33	561	437	497
Papier peint en rouleaux p. tenture.	»	4	2	4	8	14
Peaux tannées et corroyées.......	»	14	21	28	19	33
Peaux ouvrées....	»	49	28	20	27	24

(1) Dans les six premiers mois de 1834, l'exportation des draps a été de 23,766 kil.; en 1826 elle fut de 12,447; en 1827, de 18,821; en 1828, de 25,514; en 1829, de 20,436; en 1830, de 7,977; en 1831, do 9,508.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Limes à gros. taille	q. m.	26	58	16	34	43
Ouvrages en fer...	»	48	49	84	79	145
Ouvrages en plomb, grenaille, etc...	»	94	169	95	80	227
Corail taillé......	»	1	3	4	2	3
Cardes à carder, etc.	fr.	12,525	16,250	12,550	22,033	13,630
Armes............	q.m.	85	52	49	36	152
Coutellerie.......	»	37	54	18	24	31
Mercerie.........	»	36	53	34	40	43
Ouvrages de mode.	fr.	2,835	3,620	10,114	2,985	5,770
Meubles neufs....	»	11,430	10,103	17,956	14,167	22,972
Or monnayé.......	kil.	16	37	14	26	31
Argent monnayé..	»	12,299	10,453	1,739	2,402	1,740

En 1784, 37 navires vinrent de Barbarie à Marseille. — En 1825, 93. — En 1826, 70. — En 1827, 122. — En 1829, 17. — En 1830, 43.

Le nombre des navires partis de Marseille pour la Barbarie fut en 1784, de 39. — En 1825, de 48. — En 1826, de 79. — En 1827, de 138.— En 1829, de 28. — En 1830, de 26.

Voici les chiffres des années suivantes :

NAVIRES ENTRÉS EN FRANCE,

Venus des États Barbaresques.

Années.	PAVILLON FRANÇAIS.		PAVILLON DU PAYS d'ou ils viennent.		TIERS-PAVILLON.		TOTAL.	
	Navires	Tonnage.	Navir.	Tonnage.	Navir.	Tonnage.	Navir.	Tonnage.
1831	16	1,655	—	—	12	1,677	28	3,332
1832	88	8,756	—	—	39	4,785	127	13,541
1833	114	11,933	—	—	64	9,148	178	21,081
1834	64	6,725	—	—	66	9,920	130	16,645
1835	62	5,820	—	—	53	7,790	115	13,610
1836	42	4,623	—	—	47	7,383	89	12,011
1837	38	3,719	3	846	16	2,685	57	7,250
1838	42	3,784	1	61	35	5,311	78	9,156
1839	30	2,789	—	—	34	3,334	64	6,123
1840	60	5,693	—	—	26	3,374	86	9,037
1841	29	2,481	1	115	45	5,208	75	7,804

NAVIRES PARTIS DE FRANCE

pour les États Barbaresques.

Années.	PAVILLON FRANÇAIS.		PAVILLON DU PAYS où ils vont.		TIERS-PAVILLON.		TOTAL.	
	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage.	Navires	Tonnage
1831	32	3,564	3	256	11	1,454	46	5,274
1832	82	8,620	—	—	59	11,128	141	19,748
1833	82	8,344	—	—	67	12,679	149	21,023
1834	39	3,783	—	—	47	7,207	86	10,990
1835	20	2,198	—	—	21	3,382	41	6,030
1836	10	1,494	—	—	31	4,773	41	6,267
1837	28	2,945	1	500	19	3,121	48	6,566
1838	32	3,172	—	—	28	4,663	60	7,835
1839	37	2,687	—	—	15	1,875	52	4,562
1840	33	3,187	—	—	17	2,058	50	5,245
1841	19	1,826	1	62	32	5,140	52	7,028

Les chiffres de 1841 s'appliquent exclusivement à Marseille, (ceux relatifs à la France ne sont pas encore publiés). La différence, s'il y en a une, est insignifiante, car les chiffres de 1840 sont les mêmes pour Marseille que pour la France, c'est-à-dire que la navigation entre la France et la Barbarie s'est effectuée entièrement par Marseille.

Sur 75 navires entrés en 1841, un seul était sur lest, 25 venaient de Tunis, 11 de Sousse, 4 de Gerbi, 1 de Média, 13 de Mogador, 1 de Larache, 1 de Mazagan, 4 de Tanger, 1 de Saffi, 14 de Casabianca.

Parmis les 52 navires sortis, 15 étaient sur lest. — 35, dont 11 sur lest, se sont rendus à Tunis, 1 à Sousse, 4 à Gerbi, 9 à Mogador, 1 à Casabianca, 1 à Tanger, 1 à Larache.

CHAPITRE XVI.

RÉSUMÉ DU COMMERCE DU LEVANT

Commerce de Marseille avec le Levant au dernier siècle. — De 1826 à 1832. — De 1833 à 1840. — Navigation. — Principaux articles transportés entre Marseille et le Levant, en 1788, 1789, 1832 et 1840. — Améliorations.

J'ai traité successivement des rapports commerciaux de Marseille avec la Turquie, la Grèce, l'Egypte et la Barbarie.

Le commerce de ces pays est connu généralement sous le nom de commerce du Levant. Il prit dans le dernier siècle à Marseille un large développement. Il était, avant Colbert, totalement ruiné; à peine exportait-on quelques faibles quantités de draps du Languedoc, connus sous le nom de *façon d'Angleterre* ou *façon de Hollande* (1). A cette époque, dit Savary, sur 20,000,000 de marchandises exportées des états ottomans par les européens, il y en avait 15 pour les Anglais et les Hollandais, deux et demi, trois au plus, pour les Français, et le reste pour les Vénitiens et les Gênois. En 1669, les exportations et les importations réunies ne présentaient qu'un total de 3,700,000 liv. (2)

Colbert, par les mesures libérales qu'il adopta en faveur du commerce extérieur, ranima l'activité du port de Marseille. Le montant des exportations pour le Levant s'éleva immédiatement à 12 millions; celui des importations à 15 (3). 200 navires furent employés à cette navigation. Ce progrès ne se soutint pas (4). De 1700 à 1747, nos chargemens pour ces pays ne formaient qu'un objet annuel de 6 à 10 millions; nos importations étaient encore moindres. Nous recevions pour solde deux ou trois millions en vieilles piastres turques, sequins de Venise et matières d'argent (5);

(1) M. de Barante, *Mémoire sur le commerce des draps de Carcassonne*. Bibliothèque commerciale de Peuchet.

(2) Félix de Beaujour, tome 2 page 229.

(3) Registres de la Chambre de Commerce.

(4) A la fin du règne de Louis XIV, d'après Arnould, les importations du Levant et de la Barbarie en France étaient de 3,400,000 livres. Les exportations de 2 millions.

(5) *Commerce des Français, etc.*, par M. Magnien, administrateur des Douanes.

d'autres fois l'inverse avait lieu et nous envoyions en Turquie des monnaies étrangères, particulièrement d'Espagne et de Hollande.

En 1703, l'exportation en draps du Languedoc était de 11,000 pièces (190,000 aunes).

En 1791, la quantité fabriquée pour cette destination fut de 47,000 pièces (1).

Comparons les valeurs actuelles de nos transactions en Levant avec celles de la fin du dernier siècle.

Valeur moyenne des transactions entre Marseille et le Levant, de 1783 à 1792.

	Importations à Marseille.		Exportations de Marseille.	
Turquie............	32,760,000	liv.	21,440,000	liv.
Grèce.............	1,500,000	»	300,000	»
Égypte............	3,450,000	»	3,120,000	»
États Barbaresques..	4,320,000	»	4,220,000	»
	42,030,000	»	29,080,000	»

Ces résultats sont brillans. C'était là un beau commerce, mais chose digne de remarque! l'élévation de ces chiffres est due principalement à l'essor que prit le commerce du Levant en 1790, 1791 et 1792, années ou le privilège fut aboli (2). Tant il est vrai, ainsi que je l'ai dit ailleurs, que la liberté aurait exercé la plus heureuse influence sur nos relations en Orient, si elle n'avait péri en 1793 victime de ses propres excès.

En effet, la moyenne des dix années de 1780 à 1789 donne un total bien moins important. J'en trouve la preuve dans le tableau suivant[1], dressé par les soins de la chambre du commerce.

(1) Arnould, *Balance du Commerce*, tome I., page 256.

(2) D'après un t ableau publié dans le *Bulletin des douanes*, les importations du Levant en France, en 1792, se sont élevées à 87,513,000 fr., et les exportations de France pour le Levant, à 47,852,000 liv.

TABLEAU DE LA NAVIGATION ET DU COMMERCE DE LA FRANCE EN LEVANT ET EN BARBARIE, DE 1780 A 1789.

Entrée dans les Echelles.

ANNÉES.	NAVIRES.	ÉQUIPAGES.	TONNEAUX.	VALEUR.
1780	159	2,073	20,225	21,137,711 liv.
1781	133	1,565	15,550	12,486,339
1782	157	1,847	18,581	16,565,240
1783	206	2,508	26,107	19,029,887
1784	277	3,525	36,463	19,149,104
1785	234	2,662	31,458	22,099,729
1786	238	2,758	23,386	18,038,046
1787	277	3,128	38,173	16,658,113
1788	312	3,326	40,852	17,638,008 (1)
1789	211	2,277	28,791	20,356,081
Totaux.	2,203	25,669	279,538	183,150,258

ENTRÉE A MARSEILLE.

ANNÉES.	NAVIRES.	ÉQUIPAGES.	TONNEAUX.	VALEUR.
1780	123	1,651	15,048	21,822,766 livr.
1781	152	1,969	19,778	22,568,194
1782	194	2,316	23,599	23,404,839
1783	266	3,033	31,223	34,453,470
1784	219	2,963	26,417	25,406,343
1785	250	3,020	33,449	34,384,084
1786	281	3,139	37,896	38,852,551
1787	275	3,145	37,073	37,048,994
1788	309	3,414	40,066	42,683,087
1789	283	3,064	39,849	37,219,142
Totaux.	2,352	27,714	304,398	317,843,460

(1) Cette somme fut répartie dans les diverses échelles ainsi qu'il suit : En Morée, 257,275 liv. ; à Salonique, 2,133,780 ; à Constantinople, 4,391,568 ; à Smyrne, 5,526,834 ; à Alexandrette, 1,286,763 ; à Seyde, Acre et Tripoli de Syrie, 749,711 ; à Chypre, 105,686 ; en Canée, 101,412 ; à Alexandrie, 1,619,628 ; à Tripoli de Barbarie, 12,582 ; à Tunis, 947,537 ; à Alger, 455,460, et pour la caravane, 41,772.

La valeur moyenne des importations du Levant à Marseille, de 1780 à 1789, fut donc de 31,784,346 liv.

Celle des exportations du port de Marseille pour le Levant, de 18,315,025 liv.

Voici le tableau de la valeur actuelle. Je ferai observer que depuis le dernier siècle le prix de la plupart des marchandises a considérablement diminué, et qu'une valeur égale à celle de 1789 suppose une quantité d'articles beaucoup plus étendue :

Commerce de Marseille avec le Levant et la Barbarie

(y compris les matières d'or et d'argent.)

De 1826 à 1832.

	Exportations de Marseille.	Importations à Marseille.
1826	15,923,884 fr.	38,070,804 fr.
1827	21,203,776 »	36,698,423 »
1828	15,691,820 »	28,919,045 »
1829	22,021,347 »	25,338,235 »
1830	23,093,486 »	36,159,683 »
1832	28,156,220 »	37,995,880 »
	126,090,533 fr.	203,182,070 fr.
Année moyenne...	21,015,089 »	33,863,678 »

(De 1833 à 1840).

	Exportations de France.	Importations en France.
1833	27,139;739 fr.	38,542,309 fr.
1834	28,296,492 »	33,666,784 »
1835	25,231,686 »	37,255,636 »
1836	31,903,542 »	37,199,622 »
1837	21,482,443 »	40,632,583 »
1838	29,114,968 »	42,626,626 »
1839	24,200,436 »	51,993,560 »
1848	23,006,981 »	39,137,723 »
Totaux	210,376,287 fr.	321,054,843 fr.
Valeur moyenne..	26,297,036 »	40,131,855 »

Cette valeur moyenne se répartit entre les pays du Levant ainsi qu'il suit :

	Exportations de France.	Importations en France.
Turquie........	14,933,075 fr.	25,970,888 fr.
Grèce..........	2,226,148 »	1,019,762 »
Égypte.........	3,863,813 »	5,503,705 »
Barbarie........	5,274,000 »	7,637,500 »
	26,297,036 fr.	40,131,855 fr.

Le commerce de Marseille avec le Levant est plus important aujourd'hui qu'il ne l'était de 1780 à 1789. Mais sa valeur moyenne encore inférieure à celle de 1783 à 1792, prouve combien il est susceptible d'extension; les progrès que présente la période de 1833 à 1840 sur celle de 1826 à 1832 font entrevoir un brillant avenir.

Passons à la navigation. D'après le tableau qui précède la quantité moyenne des navires entrés à Marseille, venus du Levant de 1780 à 1789, fut de 235, celle des navires sortis de 220.

Depuis 1825 le mouvement a été ainsi qu'il suit :

NAVIGATION ENTRE LE LEVANT ET MARSEILLE, DE 1825 A 1833.

ANNÉES.	ENTRÉE à Marseille.	SORTIE de Marseille.
1825............................	246	167
1826...........................	239	247
1827...........................	265	256
1828............................	149	130
1829............................	227	137
1830............................	177	160
1831............................	142	175
1832............................	324	290
1833............................	268	209
Totaux....................	2,057	1,771
Année moyenne...................	228	196

NAVIGATION ENTRE LE LEVANT ET LA FRANCE.

De 1834 à 1840.

Années.	NAVIRES ENTRÉS EN FRANCE.			NAVIRES SORTIS DE FRANCE.		
	Navir.	Tonnage.	Hommes d'équipages.	Navir.	Tonnage.	Hommes d'équipages.
1834	285	43,395	2,812	246	36,756	2,449
1835	316	46,576	3,032	223	38,797	2,285
1836	246	43,715	2,507	233	46,644	2,617
1837	263	46,473	3,196	334	67,883	4,303
1838	328	71,368	4,238	317	78,594	4,639
1839	457	95,532	6,328	499	109,872	6,705
1840	339	63,171	4,649	333	79,554	4,963
Totaux.	2,234	410,230	26,762	2,184	458,100	27,961
moyenne.	319	58,604	3,823	312	65,443	3,994

Les navires entrés ou sortis de 1780 à 1789, jaugeaient en moyenne, 128 tx. Leurs équipages se composaient, l'un dans l'autre, de onze à douze hommes. Aujourd'hui le port moyen des navires est de 196 tx.; le nombre moyen des hommes est de douze environ par navire. Le tonnage étant plus élevé, il y a une notable économie dans les frais.

M. Magnien, administrateur des douanes, a publié deux relevés fort intéressans des marchandises exportées de Marseille pour le Levant en 1788, et de celles importées du Levant à Marseille en 1789. Je vais en exposer les principaux articles et les comparer avec ceux que la France a expédiés ou reçus en 1832 et 1840. La régence d'Alger, comprise dans les relevés de 1788 et 1789, ne l'est point dans ceux de 1832 et 1840 (1).

(1) L'année 1840 ne donne point une idée exacte de l'état actuel des échanges. Le commerce menacé d'une guerre imminente par l'exécution du traité du 15 juillet, suspendit, en partie, ses opérations dans le cours de cette année.

Valeur des principaux articles exportés de France pour le Levant et la Barbarie en 1788 , 1832 *et* 1840.

	1788.	1832.	1840.
	francs.	francs	francs.
Laines d'Espagne (1).......	264,427	207,056	38,468
Morue (2)................	15,163	55,090	27,577
Amandes	36,308	3,387	9,250
Sucre brut et terré.........	1,855,025	425,317	327,158
Sucre raffiné..............	32,017	3,230,653	1,083,691
Café (3).................	4,051,236	1,338,366	1,398,625
Canelle (4)...............	48,480	9,768	22,962
Girofle	84,140	128,272	127,498
Poivre...................	57,681	218,471	432.393
Planches.................	50,605	68,109	49,419
Bois de teinture Fernambouc	58,731	15,750	31,886
» » autres.....	33,403	43,406	
Soufre..................	7,423	4,771	2,646
Fer en barres.............	315,070	72,401	52,550
Acier	1,935	77,995	16,350
Plomb brut	29,883	407,600	129,312
Plomb ouvré, grenailles.....	29,693	222,336	96,869
Étain....................	44,104	35,857	40,974
Sulfate d'alumine..........	16,687	23,631	8,775
Tartrate acide de potasse br.	21,410	29,675	34,854
Acétate de cuivre..........	10,139	30,983	21,331
Sulfate de mercure pulvérisé.	24,635	4,976	—
Cochenille................	1,234,378	1,288,900	1,073,199
Indigo..................	1,408,531	72,939	128,453
Savon	39,416	4,251	981
Vins	22,050	430,233	191,370
Eaux-de-vie de vin.........	31,897	30,262	63,963
Liqueurs	110,160	7,044	8,133

(1) En 1788, le taux d'évaluation était 5 fr. 50 c. le kil. ; en 1832 et 1849, 4 fr.

(2) En 1788, le taux d'évaluation était 36 fr. les 100 kil.; en 1832 et 1840, 20 fr.

(3) En 1788, le taux d'évaluation était de 2 fr. le kil; en 1832, de 1 fr. 50 c.; en 1840, de I fr. 20.

(4) En 1788, le taux d'évaluation était de 30 fr. le kil. ; en 1832, de 4 fr. ; en 1840, de 6 fr.

		1788.	1832.	1840
Poterie et Faïences	fr.	37,350	24,362	27,223
Porcelaine		—	63,205	75,351
Tissus de lin ou de chanvre		17,500	234,876	287,725
Draps		5,678,000	7,032,036	5,036,688
Bonnets de laine		568,700	485,810	459,966
Tissus de soie		221,270	2,177,242	1,593,948
Tissus de coton		—	267,898	1,777,202
Papier		158,062	82,626	352,144
Quincaillerie, armes, etc.		181,200	1,057,116	857,693
Corail ouvré		102,150	20,400	69,600
Cardes à carder, etc.		44,144	15,115	68,056
Mercerie		368,400	282,994	360,104
Dorures		214,400	193,430	25,000
Liége ouvré		—	116.745	18,321
Verreries de toute sorte		—	935,112	859,022
Peaux préparées et ouvrées		—	955,520	1,573,032
Orfèvrerie et bijouterie d'or et d'argent		—	55,968	79,571
Pendules et montres		—	169,193	39,317
Meubles		—	219,472	168,226
Modes		—	39,352	105,202

Principaux articles importés en France du Levant et de Barbarie en 1789, 1832 *et* 1840.

		1789.	1832.	1840,
Cendres barille	fr.	78,000	—	—
Soude	»	691,700	—	—
Cuivre	q.m.	7,732	465	1,681
Eponges	»	847	635	1.088
Bourre de fil	fr.	51,600	—	—
Cire jaune	q.m.	2,158	858	617
Coton en laine	»	32,044	38,355	28,193
Coton filé	fr.	5,079,800	—	—
Crin	q.m.	118	6	10
Cuirs de bœuf en poil	»	9,839	100	885
Laines diverses	fr.	7,456,900	2,086,374	4,726,000
Poil de chèvre filé	q.m.	1,077	854	199
Peaux sèches petites	»	1,396	4,243	7,530

		1789.	1832.	1840.
Soies diverses	q.m.	420	888	2,595
Etoffes de bourre de soie	fr.	187,400	—	—
Toiles de coton	»	1,137,900	—	—
Café	»	465,400	150	102,585
Dattes	q.m.	543	298	372
Froment	hect.	104,906	383,711	208,442
Orge	»	90,000	3,932	22,971
Huiles d'olive	q.m.	37,662	76,469	64,843
Gommes	»	3,318	925	991
Séné	»	416	173	4
Sel amoniac	fr.	24,500	—	—
Alun	»	21,000	—	—
Noix de galles	q.m.	2,576	3,071	2,931
Garance en racine sèche	»	2,965	399	904
Graines oléagineuses	»	—	—	18,959

Ce tableau fait assez connaître les causes de la diminution de la valeur des importations du Levant. Voilà 7,737,300 fr. de marchandises qui ont cessé de faire partie des retours de ces contrées. L'industrie nationale les a remplacées, ou le commerce se les procure ailleurs avec plus d'avantage. La diminution sur d'autres objets, tels que les laines, ne peut être attribuée qu'à la sévérité de nos tarifs.

La réduction du droit sur les laines donnerait une nouvelle importance à notre commerce avec le Levant (1). Cet article est un des principaux moyens d'échange dans les échelles. Il est impossible de commercer avec un pays pauvre quand on refuse de recevoir en paiement les denrées qu'il produit.

Il est d'autres moyens d'étendre nos relations en Orient. Résu-

(1) Ce droit a été diminué depuis 1830. Il est acquitté *ad valorem*. C'est sans contredit, le meilleur mode de perception qu'on puisse adopter malgré les inconvéniens de la faculté de préemption qui en est la conséquence, et dont des employés de la douane ont quelquefois abusé. Pour diminuer les chances d'abus, on devrait réduire à vingt-quatre heures le délai de trois jours accordé à la douane pour préempter la marchandise qui lui paraît déclarée au-dessous de sa valeur.

mons-les ici, et rappelons ceux que j'ai indiqués dans les chapitres précédens:

Avant tout, faire respecter nos expéditions, nos consuls, nos maisons de commerce, et même nos voyageurs isolés, et ne souffrir, sans réparation prompte et éclatante, aucune avanie, aucune insulte ni spoliation.

Choisir spécialement pour les échelles du Levant, des agens consulaires d'une fermeté de caractère et d'une prudence éprouvées. Et les laisser le plus long-temps possible dans les mêmes lieux, afin qu'ils y acquièrent par un long séjour, la confiance des autorités locales, l'expérience du pays, et la connaissance approfondie des intérêts commerciaux dont la défense et la protectection leur sont confiées;

Adjoindre à notre ambassadeur à Constantinople un Consul-Général spécialement chargé des affaires commerciales et de présenter à la Sublime-Porte les réclamations fondées du commerce.

Négocier la révision de certaines évaluations du nouveau tarif turc, et surtout nous attacher à faire cesser l'inégalité choquante qui pèse sur le pavillon français au profit du pavillon russe.

Obtenir du vice-roi d'Egypte, en secondant ses projets de civilisation et de commerce, une part avantageuse dans les transactions commerciales d'un pays qui possède la plus belle position géographique des deux hémisphères, et faire étendre à un grand nombre d'années la faculté de transit accordée aux marchandises de l'Inde, sous le simple droit de 1/2 pour cent.

Profiter de la possession d'Alger pour établir un entrepôt dans le pachalik de Tripoli, dans la situation maritime la plus favorable à la vente des marchandise dans l'intérieur de l'Afrique par les caravanes du Fezzan;

Ouvrir une route d'Alger jusqu'à la mer de sable et y établir un entrepôt pour approvisionner les caravanes;

Etendre nos relations avec Tunis et Maroc, qui peuvent offrir des débouchés plus larges encore que ceux qu'y trouvent aujourd'hui nos exportations; établir des rapports entre ces pays et l'Algérie par terre.

Perfectionner et développer nos transactions en Syrie et notamment à Damas.

Essayer d'exploiter les bois de l'Albanie, qui sont presque aux portes de Marseille, et dont la bonté a été constatée; leur prix étant moindre d'un tiers que les achats faits dans le Nord, il en

résulterait une extension considérable dans nos constructions maritimes et une diminution dans le prix du fret de notre navigation.

Nous attacher à être constamment assortis de tous les produits nécessaires à l'approvisionnement des côtes de la Méditerranée, et particulièrement de denrées coloniales, que nous pourrions importer directement de lieux d'origine en Levant, comme les Américains.

Admettre les marchandises de prix sur les paquebots-poste du Levant : mesure d'autant plus urgente que les steamers autrichiens les admettent; que des bateaux à vapeur commerciaux vont être établis entre Gênes et la Turquie, et que dans ce cas, Marseille ne recevrait plus une seule balle de soie pour le transit.

Supprimer la relâche de ces paquebots dans les ports de l'Italie, afin que leur arrivée puisse s'effectuer la veille ou l'avant-veille des départs (1).

Établir une ligne de bateaux à vapeur entre Marseille et la Syrie.

Accréditer à Moka un agent français, capable et dévoué.

Demander à l'Angleterre l'admission des soies du Levant embarquées dans les ports français de la Manche afin que Marseille puisse les expédier par cette voie sur les marchés anglais.

Abréger la durée des quarantaines ; le gouvernement autrichien a supprimé celle des passagers à Trieste au moyen d'un bain et du changement de vêtemens, il a supprimé celle des marchandises et des voyageurs (2) dans les ports du Danube, pour les provenances de Turquie en patente nette. Nul moyen plus efficace ne pouvait être employé pour détourner de Marseille le courant commercial et le porter vers l'Autriche. Adoptons donc aussi tous les adoucissemens compatibles avec la sécurité publique. Supprimons les quarantaines illusoires, telles que celles qui frappent les provenances du Maroc. Ce pays est en communication de tous les instans avec Gibraltar ; nous admettons en libre pratique les marchandises qui viennent du Maroc par Gibraltar, sur bateaux à vapeur, et

(1) A la demande d'admettre les marchandises sur les paquebots, on a objecté que cela les soumettrait au paiement des droits de tonnage, etc., dans les ports d'Italie ; raison de plus pour supprimer ces escales.

(2) *Echo de l'Orient* du 2 avril 1842. On calcule, dit ce journal, qu'un voyageur peut se rendre en vingt jours, par la voie du Danube, de Constantinople à Paris.

nous repoussons ce qui vient du même pays, par la voie bien plus lente des bâtimens à voile!

Qu'on maintienne les quarantaines pour les navires qui viennent de pays infectés de la peste, mais qu'on les diminue largement pour ceux qui viennent de pays où ne règne aucune maladie contagieuse(1).

Qu'il soit pris des mesures pour que les marchandises puissent faire leur quarantaine aux îles de Frioul et de Pomègue.

Pour faciliter la navigation commerciale, qu'il soit permis aux navires français de déposer dans les ports d'Italie une partie de leur cargaison, sans perdre, pour le reste, le bénéfice de la provenance directe.

Recherchons les moyens de diminuer la cherté relative de notre navigation, afin de rendre à notre pavillon dans la Méditerrannée le premier rang qui devrait lui appartenir et dont il est si loin.

La principale cause de cette cherté est dans le haut prix des constructions navales en France. Si l'on autorisait l'achat, à l'étranger, des navires destinés à la navigation internationale, il en résulterait une grande économie dans la dépense annuelle des bâtimens, laquelle se compose surtout de l'intérêt et de l'amortissement du capital employé, et qui est presque double en France, qu'en Italie, en Autriche, en Suède. etc.

Nos constructeurs n'auraient pas à se plaindre de cette mesure. Leur industrie est en complète décadence (il ne se construit à Marseille que quatre ou cinq navires par an); et les travaux de réparation qu'exigeraient à chaque voyage un plus grand nombre de navires nationaux seraient pour eux une source de bénéfices et une ample compensation à la diminution dans le nombre des constructions neuves, déjà presque insignifiant, et réduit à peu-près aux navires employés au cabotage et au commerce des colonies les quels, dans tous les cas, leur seraient réservés.

Enfin, si le gouvernement veut assurer en Levant notre influence commerciale, qu'il suive l'exemple de Louis XIV, qn'il médite les remarquables instructions données par ce Monarque à M. d'Ortières (2) et qu'il sache se montrer grand et puissant aux yeux de ces peuples qui ne respectent et n'admirent que la force.

(1) La quarantaine d'un navire en patente suspecte est presque aussi longue que s'il était en patente brute. Cela n'est pas logique. (Voir au tome 1er., le chapitre sur l'intendance sanitaire.)

(2) Voir ci-dessus, page 216.

L'Orient est riche des produits qu'y accumule un sol inépuisable favorisé par un ciel magnifique. Efforçons-nous d'échanger avec ces produits ceux de notre industrie. Elevons nos exportations au niveau de celle des Anglais et des Américains, qui, chaque année, ne versent pas moins de 50 millions d'objets manufacturés sur les marchés orientaux. Fournissons du moins à ces contrées une somme de marchandises égale à celle que nous en recevons. Il est de l'honneur de Marseille de conquérir à la France, dans le Levant, la position commerciale à laquelle elle a droit d'aspirer.

CHAPITRE XVII.

ILE MAURICE.

Commerce entre cette île et la France pendant le dernier siècle. — Progrès de sa production. — Son mouvement commercial. — Importations et exportations entre Maurice et la France de 1832 à 1839. — échanges et navigation entre Maurice et Marseille.

L'île de France ou Maurice a appartenu aux Français jusqu'en 1810. Sa position sur la route de l'Inde, les soins éclairés de MM. Labourdonnaie et Poivre en avaient fait une colonie importante. M. Blancard évalue la consommation annuelle qu'elle faisait au milieu du dernier siècle, de marchandises françaises, à 5,696,400 fr., Marseille en fournissait pour 700,000 fr.

Ces marchandises étaient ordinairement vendues dans la colonie à un bénéfice de 130 à 150 pour cent sur le prix de France et payées en papier-monnaie à raison de 10 fr. pour la piastre gourde.

L'île de France nous fournissait les articles suivans :

Indigo, environ............	1,000,000 fr.
Sucre....................	1,000,000 »
Bois d'ébène.............	100,000 »
Coton, 2,000 qx. à 5 fr, la liv.	1,000,000 »
Girofle..................	100,000 »
	3,200,000 fr.

La population libre de l'île se composait en 1776, de 6,386 blancs, 1,200 affranchis, et 25,154 esclaves (1).

Voici le tableau que présente M. Blancard à l'appui de ses évaluations de la consommation de l'île de France au dernier siècle.

PRODUITS.	QUANTITÉS.	PRIX sur les marchés de France.	VALEUR.
Vin	22,630 barriques.	80 fr. la barriq.	1,810,400 fr.
Huile	360,000 bouteilles.	2 » la bouteil.	720,000
Savon	4,800 quintaux.	70 » le quintal	336,000
Bière	2,000 barriques.	100 » la barriq.	200,000
Eau-de-vie	2,000 barriq. ensemble 60,000 veltes.	5 » la velte.	300,000
Viandes salées	4,000 barils.	80 » le baril.	320,000
Fer	8.000 quintaux.	25 » le quintal	200,000
Cordages	4,000 quintaux.	45 » le quintal	180,000
Clous	3,000 quintaux.	60 » le quintal	180,000
Plomb	2,000 quintaux.	25 » le quintal	50,000
Toiles à voile			600,000
Toiles lin, soieries, bas, chapeaux, meubles, bijoux			800,000
Total...			5,696,400

Le transport de ces marchandises donnait lieu à une navigation de 10,588 tx.

L'île Maurice, prise par les Anglais, leur a été cédée ainsi que Rodrigue et les Séchelles, par le traité du 30 mai 1814.

C'est une grande perte pour la France ; l'île Bourbon qui lui reste n'a pas de havre, celui de Maurice est excellent. La plupart des navires qui se rendent dans l'Inde y relachent pour se faire radouber ou rafraîchir leurs vivres. La main d'œuvre et les bois y étant très chers, élèvent à des prix excessifs les réparations forcées qu'on y fait. On assure qu'un mât de frégate y a été payé 80,000 fr. C'était à prendre ou à laisser.

Maurice renfermait, il y a une vingtaine d'années, beaucoup de

(1) En 1812 et en 1832, la population de Maurice était comme il suit :

1812	8,000 blancs.	12,000 affranchis.	60,000 esclaves.	80,000 population totale.
1832	16,000 »	10,550 »	63,793 »	90,343 »

terres en friche. Depuis lors, ces terres ont été mises en culture et le commerce de l'île en a reçu une amélioration considérable.

L'introduction de la charrue et des chevaux de trait a surtout puissamment contribué au développement de la culture dans cette colonie.

L'exportation du sucre qui ne s'était élevée, en 1812, qu'à 474,939 kil., est montée à 11,468,276 kil. en 1822, et a dépassé 34 millions kil. en 1831; 35 millions kil. en 1838. Elle a été en 1839 de 33,597,554 kil., plus 2,741 hect. rhum, et 9,660 hect. mélasse.

Le mouvement de la navigation a suivi la même progression.

En 1812, 309 navires sont entrés au Port-Louis ;

En 1836, 537, dont 398 anglais, 123 français, 12 américains, 4 d'autres pays ;

En 1839, 412, jaugeant 96,108 tx. (1), 154 venaient des colonies anglaises, 48 de la Grande-Bretagne, 4 des États-Unis, 206 d'autres pays.

Voici le tableau des valeurs importées et exportées en 1837 :

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	IMPORTATIONS. à Maurice.	EXPORTATIONS. de Maurice.
Angleterre	8,618,475 fr	15,946,750 fr.
Cap de Bonne-Espérance	1,769,750	1,119,175
Possessions anglaises de l'Inde	7,030,875	349,125
Etablissemens anglais en Australie	293,875	1,998,500
France	3,066,275	158,875
Ile Bourbon	897,250	503,875
Pondichéry	1,996,800	189,525
Java	133,250	85,100
Madagascar	1,465,825	392,900
Etats Barbaresques	83,125	34,475
Autres pays	500,550	—
Totaux	25,856,050	20,778,300

La cession de Maurice aux Anglais est cruellement ressentie par les négocians établis à Bourbon et surtout par ceux de l'île de

(1) Le tonneau anglais est de 1,015 kil.

France qui ont continué de nous appartenir par leurs goûts et par leurs affections (1834).

Pendant l'année 1832, il a été importé de l'île Maurice en France 489,730 fr. de marchandises, dont 285,566 en matières nécessaires à l'industrie, 202,318 en objets de consommation naturels, 1,846 fr. en objets fabriqués. Il a été mis en consommation pour 247,325 fr.

L'importation de Maurice en France a été en 1834 de 600,000 fr. — en 1835, de 1,100,000 fr. — en 1836, de 1,300,000 fr. — en 1837, de 100,000 fr. — en 1838, de 600,000 fr. — en 1839, de 137,418 fr., dont 65,644 fr. en café ; 35,719 fr. bois d'ébénisterie ; le reste en peaux, poivre, écaille, etc.

Les exportations de France pour Maurice, en y comprenant quelques objets pour le cap Bonne-Espérance, se sont élevées, en 1832, à 1,810,966 fr., dont 20,000 fr. en numéraire. Les marchandises françaises sont comprises dans cette somme pour 1,600,066 fr., savoir : 794,359 fr. d'objets manufacturés et 805,707 fr. de produits naturels.

En 1834, ces exportations se sont élevées à 1,900,000 fr. — en 1835, à 3,500,000 fr. — en 1836, à 4,100,000 fr. — en 1837, à 4,200,000 fr. — en 1838, à 6,800,000 fr. — en 1839, à 4,777,592 fr., plus 135,000 fr. de numéraire.

En 1832, 5 navires sont venus de Maurice en France, 4 de 1,179 tx., étaient français, 1 de 280 tx., monté par 12 hommes, était anglais ; en 1839, 3, jaugeant 475 tx., dont 2 anglais et 1 français de 160 tx.

Le nombre des navires expédiés de France pour cette destination a été, en 1832, de 20, dont 3 français de 1,038 tx., 11 anglais de 2,992 tx., 6 sous tiers-pavillon de 818 tx. En 1839, de 27, jaugeant 7,263 tx., dont 22 anglais et 5 français.

Voici quelle est la part de Marseille dans ce commerce :

En 1832, le montant des importations de l'île Maurice à Marseille a été de 331,500 fr. ; en 1839, de 44,178 fr. celui des exportations de 234,620 fr. en 1832 et de 1,370,676 fr. en 1839.

En 1833 il n'est rien venu de Maurice à Marseille, si ce n'est 76 kil. écaille ; le haut prix des sucres bruts en Angleterre a fait diriger vers la métropole les expéditions de la colonie.

En 1834, nous en avons reçu 2,683 pièces Guinées ; en 1835 11,348 pièces par des navires partis de Bourbon.

En 1836, le *Sucrier* venu directement de Maurice et deux au-

tres navires qui y ont touché après être partis de Bourbon ont importé les articles relatés ci-après. En 1837, le *Globe*, venu de Bourbon, a apporté de Maurice 103 billes d'ébène, 51 caisses gomme, 5,307 peaux de bœuf, etc. En 1838, l'*Emma* y a chargé pour Marseille 3 caisses écaille, 795 peaux de bœuf, 1,030 cornes de bœuf. En 1839, les objets qui méritent d'être mentionnés dans les importations de Maurice sont 80 q. m. poivre et piment, 830 q. m. ébène. En 1840 et 1841 il n'a été rien importé.

Principaux articles importés de Maurice à Marseille, en 1831, 1832 *et* 1836.

		1831	1832	1836
Peaux sèches grandes	q. m.	114	516	216
Ecaille de tortue	»	—	1	23
Cornes de bétail brutes	»	15	24	111
Sucre brut, autre que blanc	»	21,152	3,988	5,950
Café	»	—	—	32
Cannelle commune	»	19	—	—
Clous de girofle	»	13	—	6
Poivre et piment	»	190	—	—
Bois d'ébenisterie, ébéne	»	173	444	753
Rotins de petit calibre	»	82	49	41
Coton courte soie	»	116	—	33
Indigo	»	—	—	34
Tissus de coton, guinées	pièces	3,525	—	—
Or monnayé	gram.	500	—	—
Argent monnayé	kil.	125	155	—

Principaux articles exportés de Marseille pour l'île Maurice, en 1832, 1833, 1839, 1840 *et* 1841.

		1832	1833	1839	1840	1841
Animaux vivans	têtes	17	—	2	19	46
Viande salée	q. m.	60	38	184	167	408
Fromages	»	16	4	3	38	63
Corail brut	»	15	2	—	—	—
Grains de froment	hect.	—	1,518	—	214	4,271
Farines	q. m.	—	—	1,752	1,639	2,437
Amandes	»	26	—	63	12	31
Opium	kil.	31	61	—	—	444

	1832.	1833.	1839.	1840.	1841
Huile d'olive comestible q. m.	129	44	334	612	976
Liége ouvré, bouchons. »	9	6	23	28	32
Acier, fonte, fer et fer-blanc .... »	—	458	78	2	5
Plomb métal brut...... »	—	477	—	—	—
Noir animal d'os ...... »	300	—	—	6	—
Parfumeries .... »	5	3	29	57	28
Savons .... »	332	46	163	378	509
Tabacs fabriqués...... »	—	11	5	5	3
Sucre raffiné (1)....... »	1	10	76	29	5
Vin en futailles........ hect.	6,206	3,897	21,664	36,910	37,372
Vin en bouteilles....... »	12	19	65	121	83
Vin de liqueur......... »	1	12	124	40	49
Vinaigre de vin .... »	14	5	6	77	108
Liqueurs .... »	—	—	108	152	151
Eau-de-vie de vin...... »	31	426	303	772	1,487
Tissus de soie divers .... kil.	1	42	355	310	531
Papier blanc.......... q. m.	1	72	18	34	64
Papier peint pour tenture .... »	2	2	—	7	—
Peaux tannées et corroy. »	2	—	3	19	—
Peaux ouvrées........ kil.	47	58	550	2,376	1,252
Chapeaux de paille gr. la pièce	100	—	91	339	200
Ouvrages en fer........ q. m.	54	7	176	75	24
Id. en plomb..... »	10	10	15	—	—
Corail taillé non monté. kil.	—	71	1,739	—	—
Bimbloterie........... »	146	100	346	230	165
Mercerie .... »	120	489	810	1,066	734
Meubles............. fr.	1,608	—	1, 020	350	2,240
Argent monnáyé...... kil.	—	125	—	300	—
Or monnayé.......... »	—	—	—	50	—

(1) Un avis du collecteur des douanes de Maurice, publié en octobre 1840, a prévenu le commerce qu'à l'avenir les sucres raffinés étrangers ne seraient plus admis à la consommation de l'île.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION ENTRE L'ILE MAURICE ET MARSEILLE.

(Les navires venus de Bourbon à Marseille en touchant à Maurice ne sont pas compris dans ce tableau).

ANNÉES.	ENTRÉE à Marseille.	SORTIE de Marseille.
1829	2	1
1830	7	1
1831	10	3
1832	3	2
1833	—	2
1834	—	6
1835	—	6
1836	7	10
1837	—	7
1838	—	16
1839	—	10
1840	—	17
1841	—	21

Les deux navires expédiés en 1833, jaugeaient ensemble 580 tx., les 21 partis en 1841, 5,581 tx., un seul de 396 tx. était français, les autres anglais, tous étaient chargés (1).

La plupart des expéditions pour l'île Maurice se font par navires anglais dont les chargemens consistent principalement en vins, eaux-de-vie, savons et toute espèce de comestibles. Ces objets ne sont admis que sous le pavillon britannique. Les bâtimens français ne peuvent importer que l'huile, les grains, farine, légumes, fourrage, vaches et mulets de France.

Les tissus de laine et de coton sont prohibés.

Autrefois les navires français expédiés dans l'Inde s'arrêtaient à Maurice et y opéraient quelques transactions. Aujourd'hui ils ne peuvent y toucher que pour renouveler leurs vivres, eaux, etc., à cause de la prohibition qui pèse sur la plupart des objets de leurs chargemens.

Les communications entre Maurice et Bourbon sont fréquentes

(1) En 1840 38 navires ont été expédiés de France pour Maurice.

et faciles, excepté depuis le 15 décembre jusqu'au 15 avril, saison des coups de vent. J'ai donné ci-dessus le chiffre de leurs échanges respectifs.

Les navires expédiés de France pour Bourbon, avec des marchandises convenables à Maurice, y touchent, et pendant le séjour de 24 heures qu'ils peuvent faire dans la rade ils tâchent de vendre une partie de leur cargaison. Puis, ils la portent à Bourbon, où elle est transbordée sur des bâtimens anglais qui seuls la peuvent importer à Maurice.

Ces formalités de transbordement entraînent des frais considérables et sont un obstacle aux relations entre Maurice et Bourbon. Ces relations ont été rendues encore plus difficiles par la mesure adoptée à Maurice de faire déclarer au capitaine et à l'équipage des navires anglais venus de Bourbon, que les vins pris dans cette île viennent directement de terre et non du bord d'un navire français.

Aussi la marine anglaise transporte maintenant de Marseille à Maurice les objets que cette île avait coutume de tirer de Bourbon. C'est une perte pour la navigation française.

Un traité expiré sous le ministère de M. de Villèle et qui n'a pas été renouvelé, permettait l'admission des navires français à Maurice, celle des navires anglais à Bourbon, moyennant un droit de 6 pour cent sur la valeur des cargaisons. Cela donnait beaucoup d'activité au commerce des deux îles. Sans doute les délégués de l'île Bourbon demanderont au gouvernement le renouvellement de ce traité. (1833)

Il y a huit à dix ans, le prix des sucres de Maurice était à peu près le même qu'à Bourbon. Il variait de 20 à 27 fr. 50 les 100 liv. (49 kil. environ) suivant le cours des marchés d'Angleterre. Quelquefois il descendait plus bas, et il y avait alors convenance à les expédier en France. Depuis plusieurs années, il n'en est point ainsi. Le sucre s'est vendu à Maurice à un prix double de celui de Bourbon : 50 fr. les 100 liv. (1). Aussi, la loi qui permet à nos raffineries l'emploi des sucres bruts étrangers, n'a point réalisé l'espoir que j'exprimais dans la première édition de cet ouvrage ; elle n'a pu encore exercer aucune influence sur le progrès de nos relations avec Maurice.

(1) En 1831, le prix du sucre en Angleterre était de 23 sch. 8 d. le quintal de 50 kil. en 1840, de 49 sch, d. La consommation a suivi une marche inverse : Elle était en 1831 de 20 liv. 11 centièmes par individu ; en 1840 elle n'était plus que de 15 liv. 1|4.

CHAPITRE XVIII.

MADAGASCAR ET CÔTE D'AFRIQUE.

Tentatives réitérées d'un établissement à Madagascar.—Marchandises importées de cette île à Marseille, en 1841.—Côte occidentale d'Afrique.—Ses produits. Nécessité de protéger le commerce sur cette côte par de fortes croisières. — Réduction des droits. — Navigation, importations et exportations entre la France, la côte d'Afrique, Madagascar, etc. — Principaux articles transportés entre ces pays et Marseille.

Les relevés de la douane comprennent sous le même titre, des pays dont le commerce est fort distinct, tels que Madagascar et la côte occidentale d'Afrique. L'un et l'autre présentent un sérieux intérêt parce qu'il y a là matière à des échanges susceptibles d'un grand accroissement. Occupons-nous d'abord de Madagascar.

§ Ier MADAGASCAR.

Cette île, avantageusement située à l'entrée de l'Océan indien, a 336 lieues de long sur 120 dans sa plus grande largeur, et près de 30 mille lieues carrées de surface. Elle offre le sol le plus fertile. La nature y est toujours en végétation. Le coton, l'indigo, le chanvre, le poivre blanc, le sagou, le palmier, le cocotier, l'oranger, l'arbre gommier y sont indigènes; on y naturaliserait toutes les plantes de l'Inde et une partie de celles de l'Europe. Elle produit une grande quantité d'ébène et de bois propres à la construction; les bœufs, les moutons, les porcs, les chèvres y couvrent des pâturages toujours renaissans. On y trouve des mines abondantes de cuivre et de pyrite.

Le cardinal de Richelieu accorda, au capitaine Rivault, le droit exclusif d'expédier des navires à Madagascar et aux îles voisines: une société fut formée à cet effet, sous le nom de compagnie française des Indes Orientales (1632).

La compagnie des Indes établie par Colbert, en 1664, jugea que

cette île devait être le chef-lieu de ses comptoirs ; elle y envoya le marquis de Mondevergue qui réussit à asseoir et faire reconnaître son autorité dans le pays, par l'emploi de moyens de conciliation. Lahaye, qui le remplaça en 1670, fit succéder à un système de douceur et de bon voisinage, des procédés hautains, violens et arbitraires ; il rendit le joug de la France odieux aux Madécasses, qui le forcèrent d'abandonner la colonie, et tuèrent les Français qu'il y laissa.

Peu de temps après, la compagnie française forma un nouvel établissement à Sainte-Marie. Les troupes qu'on y envoya à plusieurs reprises, furent victimes des fièvres et de l'hostilité des indigènes,

En 1767, Madagascar attira l'attention du gouvernement français. Après des tentatives réitérées, on fut obligé de renoncer à y former un grand établissement colonial (1776).

En 1792, la Convention y envoya M. Lescallier ; il arriva à Foule-Pointe où les Français avaient conservé un poste militaire. Mais bientôt toutes les ressources de la France furent absorbées par la guerre. Ce n'était pas le moment de s'occuper de colonisation.

En 1802, pendant la paix si courte qui suivit le traité d'Amiens, Bonaparte jeta les yeux sur Madagascar. Il lui semblait que cette île pourrait dédommager la France de la perte de Saint-Domingue. M. Bory de Saint-Vincent, reçut la mission d'aller sur les lieux étudier les moyens d'y fonder une colonie. Il fit un rapport très favorable : « Madagascar disait-il, peut devenir la première colonie » du monde si le gouvernement le désire ; on y trouverait des avan- » tages supérieurs, sous bien des rapports, à ceux qu'offrait Saint- » Domingue. Ses productions sont infiniment plus variées, la » main d'œuvre à meilleur marché, son étendue plus considéra- » ble. Ce serait une belle position militaire en cas de guerre avec » les Anglais dans l'Inde. »

En 1814, un de nos compatriotes, M. Albrand, de Marseille, avait conçu le généreux projet d'enrichir la France de tous les avantages qu'elle pourrait recueillir de cette colonie. A force de talent et de patience il était parvenu à se concilier la confiance des indigènes et à former un établissement considérable. Malheureusement la mort vint terminer inopinément une carrière qui promettait d'être glorieuse et utile à la France. L'établissement périt avec le fondateur.

En 1829, le gouvernement fit un nouvel effort pour utiliser la

possession de ce pays : 6 vaisseaux français, sous le commandement du contre-amiral Gourbeyre, arrivèrent au milieu d'octobre dans la rade de Tamatave ; des troupes furent débarquées ; après quelque succès elles s'établirent à l'île Sainte-Marie ; une année se passa en négociations inutiles et Madagascar fut de nouveau abandonné (1).

Malgré l'opposition des Anglais qui redoutent l'influence que la possession de Madagascar pourrait nous donner dans l'Inde, il est permis de penser que nos efforts sur ce point ne seront pas toujours sans succès et nous ne devons pas renoncer à l'espoir de réaliser les projets de M. Albrand.

Quelques français, d'accord avec les indigènes, ont pu former des établissemens à Madagascar. Ils y ont des sucreries et des caféyeries en pleine exploitation.

Madagascar fait de fréquens échanges avec Maurice et Bourbon. Les principaux objets de ses exportations pour ces deux points consistent en 9 millions de liv. riz ; 10 mille quarts de salaison, environ 15,000 bœufs ; de la volaille, etc. Elle envoie en France, mais à de longs intervalles (une fois par an environ) du sucre, des cuirs, des riz, des cornes, de la cire, et surtout du bois d'ébène.

Le dernier navire venu en France, en 1841, le trois-mâts la *Marie-Mathilde*, a été adressé à Marseille à M. Joseph Ricard, par un Français qui a su acquérir la confiance et l'amitié de la reine de ce pays. Son chargement était composé de la manière suivante :

1,508	bq. *sucre* brut autre que blanc, pesant..	kil.		88,452
1,047	bq. » blanc (au type).....	»	»	63,915
3,620	*cuirs* écrus secs...............	»	»	24,223
3,308	» salés secs...............	»	»	41,830
486	sacs ou balles *riz*............	»	»	23,630
4,923	*cornes* de bœuf en grenier.......	»	»	2.215
38	sacs *cornes* de bœuf............	»	»	670
34	sacs *sabots* de bœuf...........	»	»	1,141
1	partie *cire* jaune (1,219 pains).	»	»	13,498
5	balles *carnasse* (débris de peaux de bœuf)......................	»	»	432
19	bq. *gomme copale*..............	»	»	3,007

(1) History of Madagascar, by the Rev. William Ellis.

525	buches *bois d'ébène*..........	pesant	kil.	103,604
3	sacs *caoutchouc*..............	»	»	63
1	sac *curcuma*................	»	»	15
1	sac *gingembre*...............	»	»	5
9	sacs *café* de Madagascar.......	»	»	336

1 caisse objets d'histoire naturelle pour le Muséum de de Marseille.

6 caisses et un baril objets d'histoire naturelle pour le Muséum de Paris.

§ II. — COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE.

Cette côte offrait, autrefois, un débouché considérable aux marchandises d'Europe qui s'y échangeaient contre les noirs destinés à à la culture des colonies intertropicales. Alors, comme aujourd'hui, les transactions s'y opéraient par échange ou *troque*. Toutes les nations commerçantes y possédaient des établissemens dont les ruines encore debout, attestent par leur nombre, l'importance commerciale qu'avait ce littoral (1). La traite des noirs était presque le seul trafic des indigènes. Ceux-ci voyant graduellement disparaître ce moyen de satisfaire les besoins créés par leur contact ave les européens, ont cherché dans l'exploitation de leur sol un nouvel aliment à leurs échanges.

(1) En 1786, la traite annuelle des différens peuples était ainsi qu'il suit : Angleterre, 38,000 esclaves.. — France, 20,000. — Portugal, 10,000. — Hollande, 4,000. — Danemark, 2,000. — Total, 74,000 esclaves. Ces chiffres sont loin d'être exagérés; car, d'après Arnould, on introduisit, terme moyen, de 1786 à 1788, dans les colonies françaises, 30,000 noirs chaque année. Depuis douze ans environ, la traite a complètement cessé dans nos colonies. Pendant la Restauration elle y fut à peu près nulle, mais elle acquit une grande extension à Cuba et au Brésil. Des documens authentiques, recueillis par M. de Humboldt, établissent qu'en dix ans, de 1811 à 1820, Cuba reçut plus de 116,000 esclaves. Les seules introductions de noirs au Brésil par le port de Rio-Janeiro, s'élevèrent, en 1821, à 20,852. — En 1822, à 17,008. — En 1823, à 20,610.

Ce trafic d'hommes, dont l'origine remonte au XVIe siéle, n'a pas duré moins de 320 ans. En supposant que pendant chacune de ces années, la moyenne des exportations de noirs de la côte d'Afrique a été de moitié du chiffre donné ci-dessus pour 1786, on obtient un total de plus de 12 millions d'esclaves qui, à 500 fr. chacun représent un placement de 6 milliards de marchandises européennes. — En admettant 250 noirs par cargaison, il n'a pas fallu moins de 50,000 navires ou expéditions pour faire traverser l'Atlantique à cette immense population.

Là, comme en tant d'autres lieux, les Anglais se sont présentés les premiers. Ils ont formé avec la côte occidentale d'Afrique, des relations auxquelles sont employés 200 gros navires, de 500 à 1,000 tx. L'on peut juger du prix qu'ils attachent à ce commerce, par l'inquisition qu'ils exercent dans ces parages, sur les marines rivales, et par leurs efforts pour obtenir de l'Espagne la cession des îles Fernando-Po et Annobon, points rapprochés de l'entrée du Niger, seule grande voie fluviale par la quelle on puisse pénétrer profondément dans l'intérieur de l'Afrique. Quoique cette cession ne leur ait point encore été faite, ils ne se sont pas moins établis en maîtres à Fernando-Pô, qui est le siége principal du commerce de l'huile de palme. Ils y imposent des droits aux navires des autres nations. Ils possèdent en outre, en Guinée, sept établissemens militaires et commerciaux.

La France est loin d'occuper sur ce littoral une place égale à celle de l'Angleterre. Messieurs Régis frères de Marseille, qui ont ouvert cette nouvelle voie à la marine marseillaise, font d'honorables efforts pour y propager le goût et l'usage des produits français. Ils ont obtenu du ministre de la marine, la concession d'un ancien fort français, à peu près détruit, près de Wida. Ils vont le réparer, y établir d'actifs intermédiaires et y arborer les couleurs de la France. Ils ont affecté 8 navires à ce commerce. Les autres ports français 4 ou 5.

Le principal obstacle à l'accroissement de nos relations avec la côte d'Afrique est le peu de débouché offert en France aux marchandises de *retour*.

Les produits du littoral africain ne sont pas nombreux ; ils se bornent à *l'huile de palme, l'ivoire, la poudre d'or, le bois de teinture*, connu sous le nom de *camwood, les bois de sandal et d'ébène, le poivre manignette et le riz.*

Il faut tenir peu de compte du bois de camwood, qui est encore sans application et sans valeur en France, ainsi que de l'ébène et du riz dont les qualités tout à fait inférieures n'en permettent que difficilement la vente.

Le *poivre manignette* est d'une consommation trop limitée pour fournir un élément d'importation un peu considérable.

Le *bois de sandal* est d'une valeur si minime qu'il ne peut compter à bord que comme lest. Quant à la *poudre d'or*, matière sans doute fort précieuse, on ne peut, vu sa rareté, la mentionner, pour ainsi dire, que pour mémoire.

Restent donc seulement deux articles pour la formation des cargaisons de retour en France; *l'ivoire* et *l'huile de palme*. Rigoureusement, cette dernière marchandise d'une nature encombrante est l'unique article qui puisse, comme moyen d'échange et de fret, former un élément suffisant de commerce.

Mais par l'effet de notre production d'huile de graines oléagineuses et d'olives, l'huile de Palme a rencontré une concurrence qui jusqu'à ce jour n'a pas été à son avantage. La fabrication du savon, cette importante industrie, qui aurait pu seule lui ouvrir un grand débouché, a donné nécessairement la préférence à des produits dont le prix n'était pas plus élevé, et dont l'emploi n'exigeait aucun changement dans les procédés du fabricant ni dans les habitudes du consommateur. Par ce double motif, l'huile de palme n'est entrée encore qu'insensiblement dans la consommation intérieure; une seule savonnerie en a adopté l'usage, et ses produits sont presque uniquement destinés à l'exportation.

Voilà la véritable cause de notre infériorité commerciale à côté des Anglais qui ont trouvé le moyen d'employer le bois de Camwood et de Sandal, et surtout l'*huile de palme* qu'ils appliquent à la fabrication de leurs savons, et dont ils usent aussi pour leurs machines à vapeur, etc.

Espérons que de nouvelles fabriques de savon à l'huile de palme s'établiront à Marseille, pour partager avec l'Angleterre les ventes considérables de ce produit à l'étranger. Ce sera un objet d'échange de plus pour notre commerce, une richesse de plus pour notre industrie. Alors, nos relations avec la côte d'Afrique prendront un rapide développement, et s'élèveront comme celles des Anglais à de hautes proportions. Mais n'oublions pas que nous avons besoin d'être protégés, dans ces mers, par des forces imposantes; établissons donc des croisières fréquentes; l'efficacité de ce moyen est démontrée par l'heureux résultat qu'a obtenu à Bony l'intervention du commandant Bouet en faveur du navire le *Baobab*, auquel il a fait restituer une somme considérable indûment retenue, et par plusieurs autres faits plus récens. Le gouvernement a si bien reconnu l'importance de ce moyen qu'il vient de doubler le nombre des navires composant la station des côtes occidentales d'Afrique (1841); c'est un pas dans une bonne voie; cette mesure qu'il serait utile d'étendre encore ne peut manquer d'accroître notre influence sur ces peuplades sauvages auxquelles il faut imposer par un déploiement de puissance navale.

Un point non moins important c'est de réduire les droits d'entrée sur les marchandises provenant de ces côtes (1).

Sous ce rapport, la réduction récente du droit sur l'huile de palme a rendu au commerce de l'Afrique un service éminent, et c'est à cette mesure que nous devons le projet sérieux d'établissement français à Wida. Que le gouvernement ne s'arrête pas dans cette voie de progrès, qu'il étende cette réduction aux autres produits de la côte jusquà un simple droit de balance, s'il le faut.

Combinée avec le drawback à la sortie, la diminution de droit sur les huiles de palme aura d'heureux résultats. La fabrication du savon d'huile de palme s'est déjà sensiblement accrue en France, et au moment où nous écrivons (octobre 1841) nous avons avis de l'importation prochaine d'un millier de tonneaux de cette huile (2).

Il est encore un encouragement qu'il dépend du gouvernement d'accorder à ce commerce, c'est de faciliter l'exportation des articles qui sont la base des échanges avec la côte d'Afrique, tels que la poudre, le tabac, le fer, les armes, etc. (3)

§ III. *Navigation, importations et exportations entre la France et la côte d'Afrique, Madagascar, etc.*

La navigation à laquelle donne lieu le commerce entre ces pays et la France est, à peu près, exclusivement effectuée sous le pavillon national. Cependant les navires étrangers (non compris dans le tableau ci-après) figurent pour une arrivée dans chacune des

(1) L'ordonnance du 23 juillet 1840, a réduit de 12 fr. 50 c. à 4 fr. par 100 kil. le droit sur l'huile de palme. Les droits sur le bois de sandal ont été abaissés de 1 fr. 50 à 80 c. Ceux sur l'ivoire de 40 à 25 fr.

(2) La preuve de l'accroissement de la consommation de cette huile, résulte de la cessation presque complète de son exportation de Marseille. En 1840, il en a été exporté une quantité supérieure à l'importation, savoir : 668 quintaux métriques pour la Prusse. — 517 pour les villes Anséatiques. — 45 pour la Belgique. — 132 pour la Sardaigne. — 1 pour l'Algérie. Total : 1,363. — En 1841, l'exportation est réduite à 4 quintaux métriques pour la Sardaigne.

(3) Le gouvernement pourrait accorder une réduction notable sur le prix de la poudre destinée au littoral africain, et la fournir en meilleure qualité; il pourrait aussi livrer au commerce, à des conditions avantageuses, les armes déposées dans les magasins de l'État, et qui ne servent plus, par suite de changemens adoptés dans les modèles, etc.

années 1834, 1835, 1838, 1840, et pour trois départs (sur lest) en 1837 deux (chargés) en 1840.

La part de Marseille dans ce mouvement a été ainsi qu'il suit en 1839, 1840 et 1841 :.

Entrée : en 1839, 4 navires ; en 1840 3 navires français jaugeant 536 tonneaux ; 2 venus de Wida, 1 d'Anamabou. En 1841, 5 navires français jaugeant 970 tonneaux, 4 de la côte d'Afrique, 1 de Madagascar.

Sortie de Marseille : en 1839, 2 navires. En 1840, 5 navires jaugeant 956 tx., dont 1 anglais de 319 tx., pour Gambie, 1 suédois pour Guitendar, 2 français pour Anamabou, 1 idem pour Saint-Thomé. En 1841, 6 navires, jaugeant 1,282 tx., dont 1 suédois sur lest a été expédié pour le Cap-Vert, 3 français pour Saint-Thomé, 1 idem pour Gambon, 1 idem pour Occo.

Voici le tableau de cette navigation pour toute la France, de 1831 à 1840. (Les documens officiels relatifs à 1841 ne sont point encore connus).

NAVIGATION ENTRE LA FRANCE ET LA COTE D'AFRIQUE, MADAGASCAR, ETC.

ANNÉES.	ENTRÉE EN FRANCE.		SORTIE DE FRANCE.	
	Navires français.	Tonneaux.	Navires. français.	Tonneaux.
1831	2	375	5	755
1832	1	263	3	515
1833	3	506	5	760
1834	5	879	5	884
1835	6	988	11	1,927
1836	6	1,398	6	1,042
1837	5	1,011	6	1,157
1838	6	1,188	7	1,121
1839	9	1,914	9	1,446
1840 (1)	12	2,461	11	2,090

(1) En 1840, Madagascar figure dans ces nombres pour deux arrivées. Point de départ.

Le tableau suivant fait connaître la valeur officielle des échanges opérés, de 1831 à 1840. Il y a progrès considérable depuis la première de ces années. Néanmoins, ce progrès ne s'est pas soutenu en 1840 pour les exportations dont le chiffre a fléchi de près de moitié relativement à l'année précédente.

En 1839, Marseille a participé aux importations pour 345,186 f. aux exportations pour 541,619 fr. Ces valeurs, surtout pour les exportations, ne peuvent être qu'approximatives.

Valeurs transportées entre la France et la côte d'Afrique, Madagascar, etc., (y compris l'or et l'argent.)

Années.	IMPORTATIONS EN FRANCE. VALEUR DES MARCHANDISES.		EXPORTATIONS DE FRANCE. VALEUR DES MARCHANDISES.	
	ARRIVÉES	MISES EN en consommation.	FRANÇAISES et étrangères.	FRANÇAISES.
	Francs.	Francs.	Francs.	Frans.
1831	89,217	125,561	189,731	63,215
1832	124,379	146,015	459,714	346,378
1833	312,187	339,179	441,578	229,250
1834	517,053	450,166	524,769	291,795
1835	463,367	230,969	749,947	454,778
1836	457,057	410,733	858,917	397,699
1837	699,889	411,605	1,461,412	619,419
1838	573,342	443,772	1,348,514	427,110
1839	1,099,796	784,916	1,244,807	598,891
1840	1,181,132	738,803	780,185	474,824

Voici comment se décompose la valeur officielle des importations de 1840 : huile de palme, 246,446 fr., dont 93,000 fr. seulement ont été mis en consommation. — dents d'éléphant[1], 233,800 fr. — bois de teinture, 181,986 fr.— sucre brut, 74,790 fr. — résineux, 56 150 fr. — riz, 55,583 fr. — cire, 27,504 fr. — peaux brutes, 27,080 fr. — café, 9,900 fr. — ébène, 7,204 fr. — or, 00,000 fr., etc., etc.

La valeur des principaux articles exportés, a été ainsi qu'il suit, en 1839 et 1840 :

	1839.	1840.
	Fr.	Fr.
Tissus de coton et feutre....	371,562	228,305
Poterie, verres et cristaux...	103,877	51,479
Vins, eaux-de-vie et liqueurs	143,491	98,161
Poudre à tirer.............	82,080	27,768
Armes....................	75,885	69,632
Tissus de lin ou de chanvre...	54,294	44,629
» de soie.............	39,010	14,640
Corail taillé...............	32,400	18,800

Principaux articles importés à Marseille, de la côte d'Afrique, Madagascar, etc., en 1839, 1840 *et* 1841.

		1839.	1840.	1841.
Peaux d'animaux.......	q. m.	1	1	665
Cire jaune...........	»	51	109	147
Dents d'éléphants......	»	247	268	50
Sucre terré............	»	—	—	640
Sucre brut............	»	—	—	884
Café..................	»	124	116	236
Copal et autres résineux.	»	—	—	42
Huile de palme (1).......	»	1,114	1,250	2,754
Bois de teinture, *sandal, etc.*	»	1,930	1,526	3,942
Ébène et autres bois....	»	61	2	1,036
Or..................	kil.	12	24	57
Argent...............	»	94	10	299

Principaux articles exportés de Marseille pour la côte d'Afrique, etc. en 1839, 1840 *et* 1841.

		1839.	1840.	1841.
Farine de froment......	q. m.	1,752	40	490
Huile d'olive..........	»	92	19	120

(1) Il en a été importé en France, en 1839, 6,121 quintaux métriques. — En 1840, 4,929 quintaux métriques.

		1839.	1840	1841.
Fer en barres..........	»	40	27	157
Plomb ouvré, grenaille, etc...........	»	16	5	5
Poudre à tirer..........	»	100	21	169
Vins en futaille.........	hect.	149	247	373
Vin en bouteille........	»	50	54	38
Vin de liqueur.........	»	160	17	—
Eau-de-vie de vin......	»	908	1,321	1,382
Liqueurs..............	»	65	11	19
Faïence et porcelaine...	q. m.	20	6	28
Verreries et cristaux....	»	22	15	85
Grains de verre percés pour colliers.........	»	183	74	232
Tissus de chanvre ou lin.	»	12	16	18
» de soie	»	3	1	3
» de coton.........	»	23	90	137
» de laine.........	»	2	8	16
» de Guinée	pièces	250	—	80
Armes.................	q. m.	48	86	156

CHAPITRE XIX.

INDES ORIENTALES.

§ Ier. — *Aperçus généraux.*

L'Inde au moyen-âge. — Compagnie française des Indes-Orientales. — Liberté accordée au commerce de l'Inde, en 1769. — Marseille se hâte d'en profiter. — Progrès. — Rétablissement du privilége, en 1785. — Importations de l'Inde en France, de 1712 à 1789. — Inconvéniens de privilége. — Sa suppression en 1790. — Exportations de la France et de Marseille pour les Indes, de 1712 à 1792. — Part des divers ports de France dans le commerce de l'Inde et de la Chine, de 1769 à 1785. — Association pour la reprise de ce commerce en 1802. — Relations de la France et de Marseille avec les Indes, en 1832 et 1839. — Cabotage dans l'Inde. — Droits sur le nitrate de potasse. — Moyens d'accroître nos relations.

Dès la plus haute antiquité, l'Inde était considérée comme le pays dont les riches et nombreux produits offraient le plus d'aliment et de profit aux transactions commerciales. Alexandrie fut fondée pour être l'entrepôt du commerce de ces belles contrées ; on sait son immense prospérité.

Il fallait, suivant Pline, 94 jours pour aller d'Alexandrie à Musiris ou Mergée, sur la côte de Malabar.

Au moyen-âge, l'Inde était le but de presque toutes les spéculations du monde commercial. Elle vendait les marchandises les plus recherchées, et s'enrichissait des tributs que l'univers payait à son industrie agricole et manufacturière. Là se rendaient à travers l'Asie, de nombreuses caravanes. Des centaines de petits navires, partis des bords de la mer Rouge, abordaient au port de Calicut ; là venaient aussi les Chinois montés sur leurs jonques.

Les plus fortes de ces jonques contenaient, selon l'assertion d'Ebn-Batuta, voyageur arabe du XIVe siècle (1), un millier d'in-

(1) Travels of Ebn-Batuta. Londres 1829. Translated, by the rev. Sam. Lee.

dividus. On voyait des jonques qui portaient des maisons et même des jardins ; c'étaient, pour ainsi dire ; des villages étrangers flottant dans le port de Calicut (1).

C'est à Calicut que Vasco de Gama débarqua après avoir doublé le cap des Tempêtes et frayé une nouvelle route au commerce de l'Europe.

Calicut n'était pas le seul port important pour le commerce de l'Inde.

Daboul, dans le royaume de Décan, était aussi une des principales échelles de la côte de Malabar.

Puis venait Cambaie. Cambaie était le centre d'une riche industrie, elle tirait de Malacca les épices destinées au commerce d'Occident. Les tisserands y abondaient ; ils mettaient en circulation une vingtaine d'étoffes différentes en coton et en soie. La joaillerie et la bijouterie y étaient portées à une haute perfection. Tout se ressentait dans cette ville de l'opulence qu'y répandaient le commerce et l'industrie. L'Europe tirait le sucre de l'Inde, le Bengale en fournissait en poudre. Il se vendait à bas prix, dit un voyageur, parce que les Hindous ne savaient pas le faire cristaliser. (2)

Alors, comme aujourd'hui, les Hindous ne se faisaient pas scrupule de vendre leurs enfans ; les Maures achetaient une foule de ces malheureux, en faisaient des eunuques et les exportaient pour les vendre aux riches Arabes, qui leur confiaient la garde de leurs Harems.

Malacca, dans la presqu'île de ce nom, était une des places les plus importantes pour le commerce d'Orient, à cause de sa position avantageuse entre l'Inde, la Chine et les Moluques.

D'après les premiers Européens qui abordèrent à Malacca, les gros négocians de cette ville comptaient l'or par quintaux et connaissaient à peine leurs richesses. Quoiqu'elle ne fût que la première échelle du commerce entre l'Orient et l'Occident, les épices y étaient déjà beaucoup plus chères que dans les Moluques. Ainsi les clous de girofle, qui se vendaient dans les îles aux épices un à deux ducats le bahar, coûtaient déjà dix à quatorze ducats à Ma-

(1) Depping, Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe, depuis les Croisades jusqu'à la fondation des colonies d'Amérique, tom. 1, pag. 33.

(2) Libro de Duarte-Barbosa.

lacca. Il n'y a pas lieu de s'étonner que les négocians y fussent si riches.

Au moyen-âge, il n'existait pas de pays dont les productions fussent plus généralement connues et qui le fût moins lui-même.

Le commerce entre l'Inde et l'Europe n'était point direct. La marchandise portée par les premiers acheteurs, soit dans l'intérieur, soit aux bords de la mer Rouge, soit au fond du golfe Persique, passait de ville en ville, changeant de propriétaire à chaque pas.

Elle arrivait par mille intermédiaires au consommateur, qui adoptait toutes sortes de contes sur son origine et le pays qui la produisait. C'est ainsi, par exemple, que l'on racontait diverses fables sur le poivre. Cette denrée vient, dit-on, sur un arbre de l'Inde semblable au génevrier. La forêt où croissent les poivriers est infectée de serpens. Pour cueillir le poivre, les habitans allument des feux par lesquels ils chassent les reptiles. Le proivre brûlé par ces feux est ce qu'on appelle le poivre noir, le reste est blanc (1).

Mais bientôt, une grande révolution s'opéra. L'Europe put commercer directement avec l'Inde. Les Portugais s'emparèrent du commerce qui jusqu'alors avait été le partage des peuples de la Méditerranée. Cette révolution fut prompte et complète. Dès 1515 l'Arabie et l'Ethiopie qui étaient habituées à tirer de l'Inde les épiceries destinées à l'approvisionnement de l'Europe, n'en recevaient plus que la quantité nécessaire à leur consommation. Là où, vingt ans auparavant, chacun venait les acheter, elles étaient déjà aussi chères que sur les marchés de l'Europe (2).

De cette époque date la décadence des républiques de Gênes et de Venise. Marseille en éprouva aussi quelque dommage dans ses relations avec Alexandrie.

Néanmoins, la mer toujours ouverte à ses hardis navigateurs, leur laissait les moyens de concourir encore à ce commerce.

Ils purent bientôt, rivaux des Portugais, des Hollandais et des Anglais, vendre à leur patrie les riches produits que jusqu'alors elle avait reçus d'Alexandrie.

Dès 1503, on voit les Français tenter de former des établissemens dans l'Inde.

(1) Richard Clumiac.

(2) Lettres d'André Corsali.

En 1632, le cardinal de Richelieu crée la *compagnie des Indes orientales*.

En 1664, elle est reconstituée par Colbert sur de plus larges bases.

Investie du privilége exclusif du commerce de l'Inde, elle réunit bientôt un capital de 15 millions.

D'immenses avantages furent accordés à cette compagnie, elle jouissait de l'exemption des droits d'entrée et de sortie sur tous les articles nécessaires à la construction, à l'armement et à l'avitaillement de ses vaisseaux, de 50 livres de prime par tonneau à l'exportation, de 75 livres à l'importation. Elle obtint une avance de 3 millions en argent.

Par arrêt du Conseil d'État de 1668, il lui fut permis de faire venir chaque année de l'Inde pour 150,000 liv. d'étoffes de soie, or et argent et d'écorce d'arbre, à charge par elle d'envoyer tous les ans pour 500 mille liv. de marchandises manufacturées de France.

Elle déploya d'abord une grande activité. Deux expéditions successives furent entreprises dans le but de renouveller les tentatives de colonisation précédemment faites à Madagascar. Elles échouèrent,

Elle choisit Surate pour en faire le centre des opérations du commerce français dans l'Inde. Mais cette ville, bien que florissante, bien que située entre la Perse et l'Inde, ne répondit point à l'idée qu'on s'en été formé. Il fallait à la compagnie un port indépendant, au centre même de l'Inde, dans l'un des lieux où croissent les épices; la baie de Trinquemale, dans l'île de Ceylan lui ayant paru réunir ces conditions, elle enleva ce point de vive force aux Hollandais en guerre alors avec la France; ceux-ci ne tardèrent pas à le lui reprendre. La Compagnie passa alors à la côte de Coromandel, où elle s'empara, en 1672, de Saint-Thomé; chassée de ce point en 1674 par les Hollandais, elle alla avec une soixantaine de français peupler la petite bourgade de Pondichéry qu'elle avait récemment achetée au souverain du pays, ainsi que le territoire environnant. Pondichéry devint le centre d'un riche commerce et l'une des villes les plus importantes que les européens possédassent en Asie.

En 1688, Chandernagor fut cédé à la compagnie, en 1727 Mahé, en 1739 Karikal, en 1752 Yanaon et Mazulipatam.

Sous l'administration de Dumas et de Dupleix de 1735 à 1754,

la puissance de la compagnie atteignit son apogée. Elle occupait une étendue de pays de 130 lieues de longueur, sur 15 à 25 lieues de largeur et l'île de Seringan; ses revenus s'élevaient en totalité à 18 millions de livres.

En 1761, les Anglais s'emparèrent des établissemens français. Jaloux de la prépondérance que nous avions obtenue dans l'Inde, ils les détruisirent et firent embarquer pour l'Europe non seulement les troupes mais tous les français attachés au service de la compagnie.

La paix de 1763 rendit à la France Pondichéry, mais avec un territoire moins étendu; Mahé, Karikal, Chandernagor et nos autres comptoirs du Bengale nous furent également restitués.

La Compagnie n'offrant plus que des pertes au gouvernement et aux actionnaires, son privilège fut suspendu par l'art. 1er d'un arrêt du Conseil du 13 août 1769, et l'art. 3 rendit le commerce de l'Inde libre à tous les Français, à condition néanmoins de prendre des passeports de la Compagnie.

Les différentes villes de commerce de France s'empressèrent de profiter de la liberté qui leur était rendue.

Marseille ne resta pas en arrière.

En 1770, la maison Joseph et Georges Audibert, de cette ville, fit un armement pour les Indes.

Cet exemple eut de nombreux imitateurs. Grâce à la liberté de ce commerce, les transactions avec l'Inde prirent un rapide accroisement et produisirent de larges profits. Les expéditions faites à Marseille depuis 1771 jusqu'en 1784 donnèrent toujours de 50 à 60 pour cent de bénéfice. De brillantes fortunes s'élevèrent; et l'on peut citer la maison Rabaud et Ce qui avait constamment 10 vaisseaux employés au commerce de l'Inde.

Voilà comment le commerce libre recueillait d'immenses profits là où le monopole n'avait rencontré que des pertes.

Aussi le développement des relations de la France, avec l'Inde fut rapide. Les importations de l'Inde en France qui, durant le privilége de la compagnie, ne s'étaient jamais élevées au-dessus de vingt millions, s'élevèrent sous le régime libre à trentre-trois millions.

La maison Rabaud, désirant donner à ce commerce toute l'extention possible, forma au Bengale un établissement pour la fabrication des toiles et mousselines. Ce fait est consigné dans un

mémoire publié en 1787 par les députes des principales villes de commerce.

Chassés de nouveau par les Anglais, en 1778, de nos comptoirs, nous y étions rentrés en 1783, après la conclusion de la paix.

Malheureusement, la route de l'Inde fut de nouveau fermée à nos négocians, en 1785, par un arrêt du Conseil qui rétablit le privilège de l'ancienne compagnie pour sept années de paix, en exceptant toutefois du monopole les îles de France et de Bourbon.

Cette compagnie fut exemptée du droit d'*indult* (5 p. %) que payaientl es marchandises importées de l'Inde.

En outre, les marchandises de l'Inde payaient un *droit de traite* de 25 livres par quintal, plus 10 sous pour livre de ce droit.

Ces mêmes marchandises, importées de l'étranger autrement que par les navires nationaux, payaient par quintal un nouveau droit de 25 livres et les 10 sous pour livre.

La compagnie fut exemptée du second de ces droits.

Le roi s'engagea à l'indemniser de toutes les pertes qui excéderaient 10 p. %.

Malgré tant de privilèges, elle fut loin de procurer à la France autant d'avantages que le commerce libre. Elle exportait beaucoup moins de marchandises manufacturées et beaucoup plus de piastres. Privés du stimulant de l'intérêt privé, les administrateurs s'attachaient plutôt à ce qui était facile qu'à ce qui était profitable.

On peut suivre dans l'état suivant les diverses phases du commerce entre l'Inde et la France, de 1712 à 1789; il n'a trait qu'aux importations. Il m'aurait été facile de copier le tableau, beaucoup plus détaillé, qui fait partie de l'ouvrage de l'abbé Raynal. Mais outre que chacun peut le consulter, j'ai pensé qu'on ne verrait pas sans intérêt des documens moins connus et puisés à d'autres sources. D'ailleurs ceux de Raynal s'arrêtent à 1771, et n'embrassent pas par conséquent l'époque la plus intérressante pour nous.

Le principal article de ces importations était la toile de coton blanche, qui était imprimée en France, et servait ainsi au développement de notre industrie. Cet objet, joint à celui des toiles peintes, mousselines, mouchoirs, nankin et étoffes de soie, s'élevait, quelques années avant la Révolution, à 16,600,000 liv.

On importait, en outre, pour 6,000 000 liv. en thé, café et épiceries; 1,150,000 liv. en bois d'Inde, soie, coton, dents d'éléphant et autres matières brutes ; 493,000 liv. en coquillages, porcelaine, éventails, et 367,000 liv. en drogues pour la teinture et la médecine. On vendait annuellement à l'étranger 6,000,000 liv. de ces marchandises, principalement du thé.

Les importations de l'Inde ne pouvaient s'effectuer que par le port de Lorient; le 19 juillet 1790, l'Assemblée Nationale étendit cette faculté au port de Toulon.

VALEUR DES IMPORTATIONS DE L'INDE EN FRANCE.

(Jusqu'en 1768 ces importations ont été effectuées par la compagnie française; à dater de cette époque jusqu'en 1785, par le commerce libre; après 1785, par la compagnie rétablie et par les particuliers qui en obtinrent la permission. En 1789 il n'a été rien importé par la compagnie).

ANNÉES.	ARTICLES de la Chine.	ARTICLES. de l'Inde.	TOTAL année commune.
			livres.
1712			6,368,000 (1)
1725 à 1735	1,723,769	9,089,266	10,813,035
1736 à 1743	3,371,730	12,634,090	16,005,820
1743 à 1756	3,207,308	9,296,623	12,503 931
1756 à 1765, peu de retours, à cause de la guerre.			
1766 à 1776	6,444,041	14,357,753	20,801,794
1777 à 1782 (2)	204,078	417,144	621,222
1783 à 1786			33,777,000
1787	1,964,000	54,395,000	56,359,000
1788	7,627,000	31,340,000	38,967,000
1789	112,000	10,004,000	10,116,000

(1) Cette somme fut ainsi répartie : 2,775,000 livr. en poivre et café Moka, 2,790,000 livr. en mousseline, 400,000 liv. en lingots d'or, etc.

(2) Années de guerre.

Plusieurs négocians marseillais, pour continuer leur commerce avec l'Inde, malgré le privilége de la compagnie rétablie en 1785, recoururent à des pavillons étrangers, particulièrement à celui de l'Italie.

Ce mode entraînait des frais considérables d'assurance, car le pavillon italien n'était pas, comme le français, respecté par les pirates. Il fallait aussi payer un droit de commission au négociant étranger qui prêtait son nom, plus un droit aux bureaux du souverain où se faisait l'expédition.

Il fallait aussi que les navires fussent armés en guerre contre les pirates, et eussent un double équipage. Qu'on ajoute à toutes ces pertes celles qui résultaient des retours forcés dans les ports d'Italie, et l'on aura une idée de la richesse de ce commerce qui, malgré tant d'entraves, procurait encore des bénéfices considérables.

Le privilége de la compagnie des Indes fut supprimé par la loi du 2 mai 1790, portant : « Le commerce de l'Inde au-delà du cap de « Bonne-Espérance est libre pour tous les Français. »

En 1792, il fut importé des Indes, par le commerce français, 777,909 pièces toiles qui furent estimées 54,107,602 liv. tournois. Le commerce étranger en importa des entrepôts d'Europe 784,508 pièces. On les exportait pour l'Afrique où elles étaient employées à la traite des noirs et de la gomme. On en expédiait aussi dans les Antilles, mais en moindre quantité.

Les autres produits exportés de l'Inde par le commerce français n'étaient pas tous consommés en France. Voici le détail de ceux qui furent exportés de France pendant l'année 1792, et dont la valeur fut estimée 30,029,000 liv. tournois :

(1) La totalité des importations de l'Inde en France, en 1792, fut évaluée 64,988,000 livres.

Café de l'île Bourbon......	649,598	livres marc.
» moka...............	400,348	»
Cauris	162,331	»
Coton en laine	335,414	»
Indigo..................	6,916	»
Mouchoirs divers.........	1,628,425	francs.
Poivre.................	149,789	livres marc.
Quinquina..............	19,200	»
Salpêtre................	183,922	»
Thé	51,247	»
Toiles diverses...........	18,391,358	francs.
Mousselines	3,495,389	»
Objets divers............	448,818	»

Les lois des 15 mars et 6 juillet 1791, accordaient le remboursement de la moitié des droits perçus sur les marchandises de l'Inde lorsquelles étaient vendues à l'étranger.

On a vu dans le tableau qui précède quelle était la valeur des importations de l'Inde en France pendant le XVIIIe siècle.

Quant aux exportations, leur valeur en 1712 n'était que de 2,852,000 liv., savoir: 2,173,000 en piastres, 542,000 en corail ouvré et 137,000 liv. en bois et métaux.

En 1768, elles s'élevaient à 18,000,000 liv.

De 1784 à 1788, elles furent, année moyenne, de 26,829,000 liv., dont plus de la moitié en piastres.

En 1789, elles consistèrent en 12,000,000 liv. de marchandises, et 8,000,000 de liv. en argent.

En 1792. 7,191,000 liv. de marchandises.

Le tableau suivant, dressé en 1793 sur les livres des douanes nationales, indique la nature et l'importance des denrées que Marseille expédiait dans l'Inde. Il faut y ajouter une valeur à peu près égale en piastres ou lettres de change.

VALEUR MOYENNE DES EXPORTATIONS DE MARSEILLE POUR LES INDES, DE 1783 A 1792.

MARCHANDISES.	A LA CÔTE de Coromandel.	A LA CÔTE de Bengale.
Vins	240,000 liv.	200,000 liv.
Eaux-de-vie	60,000	50,000
Liqueurs	45,000	35,000
Huile d'olive	130,000	100,000
Fruits secs	30,000	27,000
Savons	270,000	150,000
Draps Londrins	100,000	80,000
Etoffes de Laine	35,000	20,000
Chapeaux	55,000	30,000
Souliers	46,000	34,000
Plomb	35,000	20,000
Fer	30,000	12,000
Cuivre	45,000	35,000
Quincaillerie	55,000	40,000
Bijouterie	15,000	10,000
Corail ouvré	65,000	32,000
Articles d'assortiment	140,000	125,000
TOTAL	1,400,000	1,000,000

Voici dans quelle proportion les divers ports de France participaient au commerce de l'Inde :

État des navires expédiés en 15 années pour l'Inde et pour la Chine, de 1769 à 1785.

(Ledit état remis au ministre et certifié véritable par les officiers publics.)

A Lorient	195	vaisseaux	jaugeant	87,335 tx.
A Saint-Malo	19	»	»	7,720 »
A Marseille	37	»	»	12,950 »
A Bordeaux	33	»	»	14,720 »
A Nantes	16	»	»	6,150 »
A La Rochelle, Rochefort, etc.	18	»	»	9,280 »
Au Havre, Honfleur, etc.	3	»	»	850 »
A Brest, Vannes, etc.	4	»	»	3,555 »
Aux Indes	15	»	»	6,585 »
	340	vaiss.	jaugeant...	149,145 tx.
Année moyenne...	21	»	»	9,309 »

Dans cette série de quinze années se trouvent quatre années de guerre. La moyenne présenterait un chiffre beaucoup plus élevé si je m'étais borné à faire le relevé des expéditions pendant les années de paix.

La puissance qui tenait le premier rang dans le commerce de l'Inde était l'Angleterre. Ses exportations pour cette contrée s'élevaient annuellement à 70,000,000 liv. Celles de la Hollande à 34 millions. La France marchait après ces deux nations.

En 1793, les établissemens francais tombèrent encore une fois au pouvoir des Anglais. Ils nous furent rendus par le traité de 1802. Le commerce, confiant dans la durée de la paix, voulut donner à ses rapports avec l'Inde une nouvelle activité. Plusieurs négocians formèrent une société pour commercer avec l'Inde, par le moyen des îles de France et de la Réunion qui renfermaient, la première surtout, un riche dépôt de marchandises de l'Asie.

Les vaisseaux devaient borner leur course à l'île de France y déposer leurs marchandises et y prendre en retour celles de l'Inde destinées pour l'Europe.

La ville de Marseille devait être le siège de cette entreprise à cause de la facilité qu'offrait sa position pour vendre à toute l'Europe les produits indiens.

Le nombre des expéditions devait être au moins de quatre par an. Le capital était de 1,500,000 fr. divisé en 500 actions de 3,000 fr.

Les fondateurs de cette compagnie étaient MM. Collique, de Marseille, Delessert, de Paris, et Fulchiron, de Lyon (1).

La guerre empêcha la réalisation de ce plan parfaitement conçu. Nos possessions dans l'Inde tombèrent dès 1803 au pouvoir des Anglais qui nous les restituèrent en 1814.

Depuis 1815 des expéditions, parties principalement du port de Bordeaux, ont renoué les relations interrompues par la guerre.

Mais ce commerce est loin de l'importance à laquelle il peut atteindre. En 1832, la France a exporté pour les Indes anglaises, hollandaises, françaises, la Chine, etc., 5,985,814 fr. de marchandises; elle en a reçu pour 16,970,903 fr., dont 992,188 fr. sont arrivées à Marseille, qui a expédié pour cette destination, durant la même année, une valeur de 569,523 fr. En 1839, les exportations ont été pour la France de 7,935,672 fr. de marchandises, et 5,183,200 francs en numéraire; pour Marseille de 1,360,206

(1) *Moniteur* du 15 pluviôse an x.

fr. marchandises et 392,000 fr. numéraire. Les importations en marchandises pour la France, de 45,172,158 fr.; pour Marseille, de 3,246,027 fr. Le nombre des navires sortis des ports de France pour l'Océan Indien a été de 30, en 1832; de 41, en 1839; de 35 en 1840. Les États-Un's, qui ne possèdent pas un seul port dans cette partie du globe, y trouvent des débouchés pour un commerce considérable; en 1831 ils y ont envoyé 1855 navires du port de 320,800 tonneaux.

Les expéditions des États-Unis diffèrent du commerce régulier; elles procèdent par escales et par une succession d'opérations diverses, combinées de manière à mettre à profit les circonstances éventuelles et locales.

Cest ainsi que les Américains ont découvert dans plusieurs îles de l'Océan Indien le bois de Sandal très recherché sur les marchés de l'Asie et qui commençait à y manquer. Ils ont réalisé sur cet article des bénéfices immenses(1834).

Bien d'autres productions des mêmes régions maritimes de l'Asie peuvent former un commerce d'échange presque aussi important qne celui des bois de Sandal. Mais pour en obtenir le même avantage que les expéditions anglaises et américaines, il faudrait que nos navires ne se bornassent pas à de simples traversées avec un retour immédiat et direct. Il faudrait que plusieurs d'entr'eux entreprissent la navigation d'Inde en Inde et qu'ils explorassent les archipels de l'Asie-Orientale.

Le rétablissement de la factorerie française de Canton protégerait ces expéditions.

Ce commerce de cabotage a toujours offert des résultats satisfaisans. Il est parfaitement adapté aux mœurs du pays. Les bénéfices qu'il procure sont dus au défaut de navigation des Asiatiques. Ils ont des arts, des ateliers, des ouvriers, des marchands, mais ils n'ont ni négocians, ni marins. Les Chinois mêmes, ce peuple industrieux qui a des besoins considérables en matières premières, ne sait pas les aller chercher; il attend qu'on les lui apporte, et il donne un bénéfice considérable à l'européen qui les lui procure.

Le commerce de cabotage a l'avantage d'exiger une mise de fonds moins considérable; M. Blancard établit qu'un navire expédié pour aller acheter une cargaison à la côte de Coromandel, doit porter un million en marchandises et en piastres.

Celui qui est destiné au commerce d'Inde en Inde, emportera seulement en marchandises et en piastres pour 375,000 fr.

Il résulte des calculs auxquels se livre M. Blancard, que le premier donne 30 p. % par an de bénéfice, et le second 72 (1).

Il a, de plus, le grand avantage d'être plus facile et à la portée d'un grand nombre de négocians, en diminuant le déboursé nécessaire à chaque expédition, et d'obtenir les marchandises de l'Inde à beaucoup meilleur marché qu'elles ne coûteraient par la voie ordinaire.

Aujourd'hui, il nous est d'autant plus facile de nous livrer à ce commerce de cabotage d'Inde en Inde, que, d'après le traité de 1815, nos armemens peuvent commercer librement, sans aucune licence particulière, dans toute l'étendue de l'Inde Britannique, changeant selon leur gré et les besoins de leur entreprise de port et de destination.

Nous devons aussi diriger notre attention vers Batavia. Ce port, ouvert en 1818 à toutes les nations pour une assez faible redevance, peut offrir un débouché considérable aux produits de nos manufactures, surtout à ceux de luxe des fabriques de Paris.

Dans nos rapports avec l'Inde, nous avons un avantage sur les États-Unis; leurs navires ne sont admis qu'à Calcutta, Bombay, Pulo Pinang, et exclus d'une multitude de comptoirs anglais où nous sommes admis.

Favorisons les relations ouvertes depuis peu entre l'île Bourbon et Sumatra; à l'exception de quelques points occupés par les Hollandais, tout le littoral est accessible à notre commerce, sans autres droits que de légers présens aux Rajas. Exploitons Bornéo et les autres îles de l'Océan Indien, où les marchandises de fabriques françaises ont pris faveur depuis quelque temps.

Un des moyens d'accroître et d'assurer avec plus d'efficacité nos relations commerciales dans les mers de l'Inde, serait la fondation à Madagascar d'une colonie d'entrepôt dans un lieu de la côte où l'air serait salubre. Cet établissement servirait à l'approvisionnement de Bourbon et des navires commerçant au-delà du cap de Bonne-Espérance; il nous permettrait aussi d'ouvrir des rapports avec l'Afrique Orientale et les îles indépendantes de l'Océan Indien.

L'Inde est digne de toute l'attention des spéculateurs.

(1) M. Blancard, en 1787, acheta à Bombay des cotons, qu'il vendit à Canton avec 90 pour cent de profit. Il était suivi par 38 gros vaisseaux anglais qui en portaient cent mille balles, qui furent vendues au même prix.

Elle fournit à notre commerce du sucre, du café, de l'Indigo, des soies, du poivre, du séné, des peaux, du coton et du nitrate de potasse ou salpêtre.

Ce dernier produit est l'élément principal des retours de l'Inde.

Le volume et le peu de prix de ce sel en font un objet de fret très avantageux ; une ordonnance royale du 13 mai 1831, en avait indirectement prohibé l'entrée et rendu ainsi presque impossible notre commerce avec l'Inde.

Voici les faits :

Depuis le 10 mars 1819, l'introduction des salpêtres de l'Inde était permise moyennant le droit de :

79 fr. 85 c. par 100 kil. par navires français, décime compris.
86 » 25 » » étrangers.

Malgré l'énormité de ce droit, la différence établie en faveur du pavillon national fut un léger encouragement. Les armemens pour l'Inde prirent successivement un peu d'extension, et l'on reconnut dès lors qu'une protection plus large, moins fiscale, amènerait des résultats plus heureux encore pour notre navigation et pour les intérêts généraux du royaume.

Ce fut cette conviction qui inspira l'ordonnance du 13 décembre 1829, portant sur le droit précité une réduction de 20 fr. par 100 kilog.

On ne tarda pas à éprouver les salutaires effets de ces nouvelles dispositions. Jusqu'alors le commerce de l'Inde avait exigé des capitaux immenses, mais dès que le salpêtre put arriver à la consommation du royaume sans être grevé d'un droit trop onéreux, il devint la base des chargemens, il forma le lest des navires, en rendit l'expédition plus rapide, et demandant moins de déboursés il permit le fréquent renouvellement de ces entreprises maritimes.

Tel était l'état des choses, lorsqu'une mine des plus importantes de nitrate de soude, ayant 50 lieues de longueur, fut découverte au Chili, dans le désert d'Acatama.

D'heureux essais suivirent cette découverte, et le gouvernement, s'empressant de protéger l'importation de ce nouveau produit, crut convenable, par ordonnance royale du 13 mai 1831, d'en tarifer le droit, dixième compris, à fr. 38 50 les 100 kil. par navires français, soit à un tiers de moins que celui auquel le salpêtre de l'Inde est assujéti.

Cette large protection accordée aux importations du Chili était

destructive pour le commerce de l'Inde ; elle établissait deux catégories de droits sur un produit presque homogène, servant aux mêmes emplois, importé de deux points du globe également éloignés?

Une pétition signée des principaux négocians de Marseille fut adressée au gouvernement contre cette mesure. Ils établirent que si le nitrate de soude était imposé à 38 50, le salpêtre de l'Inde ne devait l'être qu'à 32 fr. 73 c., parce qu'il contient 15 p.% de moins d'acide nitrique.

La faveur accordée au salpêtre du Chili ne permit plus aux armateurs d'importer avec avantage celui de l'Inde. La fabrication de l'acide nitrique qui en consommait annuellement à Marseille 15 à 20 mille quintaux, préférait celui du Chili. Marseille n'ayant pas de rapports réguliers avec l'Amérique du sud, aurait vu Bordeaux s'emparer des bénéfices de ce commerce, si la maison Altaras, continuant d'agrandir le cercle des opérations du commerce marseillais n'avait fait une expédition au Chili, afin de mettre à profit la préférence que la législation accordait à ses provenances au détriment de celles de l'Inde, où elle avait formé, et où elle a encore, un établissement important.

Le gouvernement ne pouvait persister dans une mesure funeste au commerce de l'Inde. La loi du 5 juillet 1836 a assujéti le nitrate de potasse de l'Inde, et le nitrate de soude du Chili, à un droit égal de 15 fr. les 100 kil. par navires français, et 25 fr. par navires étrangers.

Il est plusieurs autres mesures que réclament les intérêts de ce commerce.

Le droit de 100 fr. par navire étranger, et de 50 fr. par navire français, les 100 kil. sur les feuilles de séné est exorbitant. La follicule de séné, dont le prix est plus élevé que la feuille, n'est taxée qu'à 75 et 50 fr. Il y a certainement là une erreur que le gouvernement doit s'empresser de rectifier. Si le droit n'était pas réduit, il serait impossible d'en importer une seule balle ; ce serait encore une ressource enlevée à notre commerce dans l'Inde (1).

L'ordonnance du 8 juillet 1834, a statué que les produits naturels, le sucre excepté, importés directement par navires français des îles de la Sonde ou des parties de l'Asie ou de l'Australasie situées au-delà des passages formés par lesdites îles, obtiendraient une remise d'un cinquième des droits d'entrée.

(1) En 1840, il n'en a pas été importé de l'Inde en France.

Le Bengale est hors de cette catégorie. Ne pas l'y admettre serait achever la ruine de notre navigation avec ce pays, dont les sucres, le salpêtre et le séné sont déjà repoussés par des droits énormes. Il n'a plus à fournir à nos navires qu'un objet d'encombrement, le café Moka. Si on l'exclut, l'indigo sera le seul produit que la France pourra recevoir des côtes du Bengale, et il est d'une trop grande valeur sous un faible volume pour offrir un aliment avantageux à la navigation. Accorder aux cafés venant de Calcutta et de Bombay une réduction de droits serait conforme à l'esprit de l'ordonnance du 8 juillet 1834, qui a voulu favoriser la navigation lointaine (1834).

Une décision du 6 juin 1828, a accordé à Bordeaux l'autorisation de mettre les indigos en entrepôt fictif. Marseille réclame la même faculté. Elle ne saurait lui être refusée. Bordeaux, sans doute, ne s'en plaindrait point, pas plus que Marseille ne se plaint du récent établissement d'un lazaret sur les bords de la Gironde pour les provenances du Levant (1).

En indiquant les moyens de développer les rapports de Marseille avec l'Inde, je dois ne pas omettre celui qui ferait de notre ville la métropole du commerce asiatique. C'est le rétablissement des anciennes voies, soit par la mer Rouge, en traversant l'isthme de Suez par un canal ou par un chemin de fer, soit par le golfe Persique, en joignant l'Euphrate à la Méditerrannée par un canal qui n'aurait à parcourir qu'une petite distance à travers la Syrie.

Cela se fesait ainsi dans l'antiquité. « L'Europe, dit Montesquieu, » communiquait avec les Indes et par l'Egypte et par le royaume » de Syrie.... Les marchandises du midi de l'Inde passaient par » l'Indus, l'Oxus et la mer Caspienne en Occident, et celles des » contrées plus orientales et plus septentrionales étaient portées » depuis Séra, la Tour-de-Pierre et autres étapes jusqu'à l'Eu» phrate (2).

Colbert, à qui rien n'échappait de ce qui pouvait accroître le

(1) Malgré ce désavantage, les négocians marseillais qui ont des rapports avec l'Inde font de louables efforts pour lutter contre d'anciennes habitudes qui ont fait de Bordeaux le marché à peu près exclusif des Indigos. Plus rapprochée des fabriques du Languedoc, de Lyon et de l'Alsace, Marseille est bien placée pour prendre sa part dans la vente de ce riche article. Il faut pour cela des capitaux qui permettent d'y concentrer et d'y renouveler des assortimens considérables d'Indigo. L'association les procurera sans doute.

(2) Esprit des Lois, liv. XXI, chap. XVI.

commerce de la France, avait aussi porté son attention sur ce grave sujet. Dans une circulaire aux consuls du Levant, du 17 décembre 1669, (année où il a rendu une si grande quantité d'édits en faveur de Marseille), il disait :

« Le Roy étant bien aise d'avoir fréquemment des nouvelles des » Indes.... Faites moi savoir de quels moyens l'on pourrait se » servir pour cet effet, combien de caravanes de Perse et des Indes » il vient chaque année dans votre échelle, combien elles em- » ployent de temps dans chaque voyage, tant en allant qu'en reve- » nant, enfin, n'obmetre aucune des circonstances qu'il faudra » observer pour satisfaire en cela, à la curiosité de Sadite Ma- » jesté (1). »

Le rétablissement de ces communications a souvent occupé l'attention du commerce de Marseille. Je lis dans un mémoire publié en 1787, par les députés des principales villes de France, qu'un négociant de Marseille vint à Paris en 1785, pour solliciter la permission de faire venir des marchandises de l'Inde par Suez. Et pour ne point nuire à la compagnie privilégiée qui venait d'être rétablie, il se soumettait à ne les vendre que dans les échelles du Levant. Le gouvernement goûta ce projet. Il prit des moyens pour assurer la navigation des bâtimens français dans la mer Rouge, et pour protéger les caravanes qui auraient porté les marchandises de Suez au Caire.

Malheureusement, la compagnie privilégié empêcha l'exécution de cette entreprise.

Cet exemple et surtout celui de l'Angleterre, qui, malgré les facilités et les ressources de sa marine, veut renoncer à la route du cap de Bonne-Espérance, pour reprendre celle qu'on cessa de pratiquer il y a trois siècles, permettent de regarder celle-ci comme préférable.

M. le baron de Beaujour, dans l'ouvrage remarquable qu'il vient de publier sur un *Voyage militaire dans l'Empire Ottoman*, jette un grand jour sur cette importante question. On peut y suivre pas à pas la route que nous voudrions voir s'ouvrir entre Marseille et l'Inde. Les marchandises passeraient du golfe Persique dans le Pasitigue, fleuve que l'on peut comparer pour le volume des eaux au Nil sous le Caire. « On va, dit M. de Beaujour, de l'embouchure » de ce fleuve à Bassora dans un jour, avec le secours de la marée,

(1) Bibliothèque du roi, m. 509. Colbert.

» et de Bassora à Korna dans un autre jour. Puis on remonte » l'Euphrate jusqu'à Hella (Babylone), où l'on décharge les mar- » chandises que l'on porte par terre jusqu'à Bagdad et à Mousoul » quand elles prennent la route de la Mésopotamie, ou jusqu'à » Damas et à Alep quant elles prennent celle du désert. Telle est » aujourd'hui la route du commerce de l'Inde avec la Turquie ; si » le Tigre et l'Euphrate coulaient sous les lois d'une nation civi- » lisée, on pourrait établir un grand entrepôt à Korna, rendre » navigable le Tigre jusqu'à Mousoul, l'Euphrate jusqu'à Bir, et » ouvrir avec les eaux du Chalux et de l'Oronte un canal entre Bir » et Antioche pour joindre l'Euphrate à la Méditerranée, et l'on » verrait alors Babylone et Palmire renaître de leurs cendres (1). »

Les magnifiques et immenses résultats de cette entreprise avaient frappé le vaste génie de Bonaparte ; la guerre en empêcha la réalisation. Sans doute la paix en dotera le monde. Tout concourt à nous le faire espérer.

Dès 1817, au rapport de Williams Heude la navigation entre le port de Bombay et le golfe Persique s'élevait déjà à 7,000 tonneaux. Un exploration détaillée des contrées que doivent traverser les lignes itinéraires du commerce a été exécutée par des voyageurs anglais d'un mérite supérieur.

Depuis 1824 on applique les avantages de la navigation à la vapeur aux communications par les golfes Persique et Arabique. Une compagnie a fait un fonds de sept millions et demi de francs pour l'établissement de communications échelonnées par la mer Méditerranée et au moyen de navires à vapeur permettant d'aller dans l'Inde en 35 jours. Les négocians de Calcutta ont souscrit pour 250,000 fr. à cette entreprise (1). (1830).

La navigation à la vapeur sur le Tigre et l'Euphrate serait favorisée par le bas prix du combustible dans ces pays. Le pacha de Bagdad approuva ce projet, et proposa de joindre les deux fleuves par un canal.

En conséquence, on a préparé en Angleterre une expédition pour descendre l'Euphrate. La chambre des communes a voté une allocation pour cet objet. La direction en a été confiée au capitaine Chesney qui en avait conçu le plan sur les lieux. On a construit à Liverpool deux bateaux à vapeur destinés à la navigation de

(1) Tom. 2, page 85.

(2) Du Commerce au XIXe siècle, tome 1, page 204.

l'Euphrate. Ils partirent dans les premiers jours de décembre 1834. L'entreprise rencontra de nombreux obstacles ; il fut établi néanmoins par les calculs du colonel Chesney que 46 jours suffiraient par cette voie pour aller d'Angleterre à Bombay, et 52 jour de Bombay en Angleterre.

On a proposé aussi de se rendre dans l'Inde en passant par Malte, Constantinople, Trébisonde et Bushire, cette route emploierait 53 jours pour l'aller et 55 pour le retour ; mais la nécessité de traverser de vaste pays presque toujours en guerre est un obstacle sérieux.

On pourrait se servir en les perfectionnant, des relais de dromadaires entre le golfe de Persique et Mohammera (1), pour éviter les dangers de l'Euphrate ; de Mohammera à Damas on porterait les dépêches en dix jours; de Damas à Beyruth, seize heures suffiraient.

Un négociant anglais établi à Damas qui a aussi une maison à Bagdad, a organisé une ligne de courriers de Damas à Bagdad et à Bassora. Le voyage de Damas à Bassora se fait en 23 jours. Les dépêches sont ensuite expédiées de Bassora par le premier navire pour Bombay.

Mais la ligne de communication la plus convenable et la plus facile paraît être celle de l'Egypte. Un voyage de Bombay à Londres par la Mer Rouge et à travers l'isthme de Suez, fut exécuté en 1834 avec un plein succès. Le bateau à vapeur le *Hugh-Lindsay* arriva à Suez en 31 jours malgré les vents contraire et des relâches à Maculla, à Moka, à Jedda et Cosseir. La traversée dans les sables du désert jusqu'au Caire dura 4 jours. Les voyageurs s'embarquèrent à Boulac sur le Nil et furent à Alexandrie au bout de sept jours.

Cette expérience décida la compagnie des Indes. Un avis officiel annonça que le même bateau à vapeur serait expédié de Bombay le 10 février 1835. Arrivé à Suez, il y devait attendre les voyageurs et les marchandises qu'apporterait à Alexandrie un autre paquebot à vapeur parti de Falmouth. Depuis lors cette voie a été suivie constamment pour le transport des dépêches et des voyageurs entre l'Angleterre et l'Inde.

Les communications entre les deux mers seront facilitées par un

(1) Mohammera est une ville située sur l'Euphrate, entre Bassora et le golfe Persique.

chemin de fer que le Pacha d'Egypte est dans l'intention de faire construire. Ce chemin prendra naissance à Choubrah, passera à vingt minutes du Caire et longeant les flancs du Mokatan aboutira à Suez. Les bâtimens de commerce seront déchargés à Alexandrie, des paquebots à vapeur conduiront les marchandises par le canal de Mah-Moudié jusqu'à Alfé, puis d'Alfé jusqu'à Choubrah sur le Nil. Là des wagons les conduiront à Suez pour être réembarquées sur des bâtimens à vapeur.

M. Galloway, ingénieur au service du Pacha, partit en 1834 pour l'Angleterre afin de traiter avec la Compagnie des Indes au sujet du droit de transit à imposer aux marchandises.

Ces négociations, d'abord sans résultat, ont été reprises en 1841. Il a été convenu que le Pacha permettrait le transit des marchandises moyennant un droit de demi pour cent, pendant le cours de l'année 1842.

Malgré cette convention dans laquelle la France est implicitement comprise, les marchandises de l'Inde continuent, en général, à suivre la voie du cap de Bonne-Espérance (1). Cela tient d'abord au peu de durée assignée à la permission de transit; des moyens de transport qui pourraient être rendus inutiles au bout d'un an ne s'organisent pas. Cela tient aussi aux quarantaines imposées aux marchandises qui traversent l'Egypte (2). Il faudrait que le gouvernement français admît les provenances de l'Inde par l'Egypte en libre pratique lorsqu'elles seraient enveloppées de toile goudronnée.

On voit que les obstacles qui s'opposent à l'adoption de cette route pour les marchandises sont faciles à lever.

Tout annonce qu'une grande révolution commerciale va s'opérer au profit des pays baignés par la Méditerranée. Marseille qui prend une si faible part au commerce de l'Inde, ne tardera pas à y occuper le rang qu'elle a conquis depuis des siècles sur les marchés du Levant.

(1) Cependant Trieste en a déjà fait l'essai, le brick le Pylade y a importé le 5 avril 1842, 30 caisses d'indigo et autres objets que le navire indien *Bengalor* avait débarqués à Suez.

(2) La maison J. Altaras de Marseille, après avoir fait un essai, a dû renoncer à cette voie pour ce double motif.

§ II. — POSSESSIONS ANGLAISES.

Compagnie anglaise. — Bombay. — Calcutta. — Mouvement du commerce et de la navigation de la France et de Marseille avec les Indes-Anglaises de 1832 à 1841.

Les établissemens anglais dans l'Inde ont été jusqu'à ce jour régis par une compagnie privilégiée.

La première expédition de cette compagnie fut faite en 1600. Elle se composait de quatre vaisseaux. Le gouvernement anglais empressé de favoriser ces relations nouvelles, envoya au Grand-Mogol et au Japon des ambassadeurs qui, malgré l'opposition des Hollandais et des Portugais, obtinrent d'importantes concessions.

Depuis cette époque, la puissance de la Compagnie n'a cessé de faire d'immenses progrès. On sait à quel point elle est parvenue: ses revenus, en 1833, étaient de 18,451,251 liv. sterling, ses dépenses de 17,310,655; excédant des recettes, 1,140,596 livres sterling (28,514,900 fr.) (1).

Ses principaux comptoirs sont Bombay, sur la côte de Malabar et Calcutta dans le Bengale.

L'île de Bombay appartint d'abord aux Portugais; elle fut donnée en dot à l'infante de Portugal qui épousa, en 1662, Charles II, roi d'Angleterre. Les Anglais y ont bâti la ville de Bombay, place forte et boulevart de leur puissance dans cette partie du monde. C'est le plus beau port de la côte de Malabar. Ouvert à toutes les nations, il est un des plus riches marchés de l'Orient, et l'entrepôt des cotons qui s'expédient en Chine, en Asie et en Europe. Sa population est de 200,000 individus.

Calcutta est le chef-lieu des établissemens anglais, le marché général de toutes les productions du Bengale. Elles y arrivent par le Gange et par une foule de rivières qui aboutissent à ce fleuve. Des factoreries anglaises établies dans l'intérieur sur les principaux points de récolte et de fabrication les dirigent sur cette vile. Elle compte 700,000 habitans.

(1) Pendant l'année 1840-1841, les recettes se sont élevées à 520,202,555 fr., et les dépenses à 521,290,242 fr.

Il n'y a point de pays où le besoin du numéraire se fasse sentir autant que dans le Bengale. Et cependant il n'en est aucun où il s'en importe davantage. C'est que les Bengalis effrayés du despotisme de la Compagnie, loin de mettre en circulation les espèces qu'ils reçoivent, les enfouissent.

Quel progrès ne fera pas le commerce dans cette contrée quand la liberté y aura remplacé la crainte et la méfiance ! Les capitaux sortiront alors des lieux où ils dorment, cachés et improductifs, et opéreront des prodiges sur un sol d'une fertilité étonnante, couvert d'habitans sobres et laborieux, dont l'industrie crée des produits recherchés de tout l'univers.

La Compagnie, d'après sa nouvelle charte, a cessé depuis le 22 avril 1834, ses opérations commerciales. Tous les sujets anglais peuvent maintenant faire le commerce avec les pays situés au-delà du cap de Bonne espérance jusqu'au détroit de Magellan. Auparavant, les navires du commerce libre ne pouvaient aborder que dans certains ports désignés, et il était presque impossible de former des établissemens industriels dans l'intérieur des terres.

Le monopole de la compagnie est donc détruit. Elle n'existe plus que comme corps politique, commandant à des contrées d'une vaste étendue, dont la population s'élève à 96,076,000 individus de couleur et à 66,500 blancs.

Voici, d'après les publications de M. Montgoméry, le tableau de leur commerce annuel vers 1833.

DIVISIONS. ADMINISTRATIVES.	VALEUR TOTALE DES		MOUVEMENT DES PORTS.	
	Importat.	Exportations	Entrée.	Sortie.
	liv. sterl.	liv. sterl.	tonneaux.	tonneaux.
Calcutta, Agra, etc.	2,300,000	3,500,000	60,000	50,000
Madras	380,000	50,000	17,000	20,000
Bombay..........	853,000	889,000	20,000	28,000
Ceylan...........	350,000	250,000	3,000	2,000
Penang, Malacca et Singapoure	2,322,582	1,930,000	»	6,000
Totaux........	6,205,582	6,619,000	100,000	106,000

Pendant l'année finissant le 30 avril 1841, les importations de Calcutta se sont élevées, à 58,676,671 roupies, soit au change de 2.40 par roupie à 140,824,010 francs. — Les exportations à à 200,863,915 francs. Le commerce avec l'Angleterre entre dans les importations pour 77 pour cent, dans les exportations pour 61 pour cent.

La France a exporté de Calcutta pendant la même année, pour 11 millions de marchandises, dont plus de 9 millions en indigo. Elle y a expédié pour 4,400,000 fr. de ses produits; un quart environ en vins et spiritueux, et autant à peu près en soieries et objets de mode. La somme totale des importations et exportations de la France et de Bourbon dans leur commerce avec Calcutta, pendant la campagne 1837 - 1838, n'avait été que de 10 millions environ. D'après les derniers documens, cette somme s'est élevée à plus de 16 millions en 1841.

Une grande partie des soieries importées à Calcutta, sous pavillon britannique, sont d'origine française.

Les importations de Bombay, en 1840-1841, se sont élevées à 122,307,000 fr.; les exportations à 132,173,000 fr. La France entre pour 218,000 fr. dans les premières, et 382,000 fr. dans les secondes.

La France prend à ce commerce une part susceptible de beaucoup d'extension.

En 1832, elle a reçu des possessions anglaises de l'Inde 14,587,687 fr. de marchandises, dont 13,349,269 fr. en matières nécessaires à l'Industrie, 973,424 fr. en objets de consommation naturels, 161,547 francs en produits fabriqués et 105,444 francs en numéraire.

En 1839, elle en a reçu pour 30,325,158 fr. de marchandises et 41,500 fr. de numéraire.

En 1832, elle a exporté pour cette destination, 4,812,043 fr., dont 4,105,634 de marchandises françaises, consistant en 2,032,875 de produits naturels, et 1,972,759 fr. d'objets manufacturés, plus 123,600 fr. en numéraire.

En 1839, elle y a envoyé pour 5,698,169 fr. de marchandises et 3,747,800 fr. de numéraire.

La valeur de importations à Marseille, a été de 199,335 fr. en 1832, et de 988,262 fr. en 1839.

Celle des exportations de 391,547 fr., en 1832, et de 1,274,051 fr, en 1839.

Le nombre des navires venus des Indes Anglaises en France, en 1832, a été de 16. Leurs chargemens étaient très riches, puisqu'ils se partageaient entre eux près de quinze millions. Parmi ces 16 navires, 15 jaugeant 5,492 tonneaux, montés par 304 hommes, étaient français, l'autre, du port de 210 tx., monté par 10 hommes, était sous tiers-pavillon.

Il a été expédié de France 26 navires, dont 25 français, du port de 8,148 tx., montés par 446 hommes et 1 anglais de 283 tx., monté par 14 hommes.

Un de ces navires, jaugeant 321 tx., est sorti du port de Marseille. Deux, jaugeant 546 tx., y sont arrivés.

En 1839, 31 navires, tous français, jaugeant 9,290 tx., sont venus des Indes Anglaises en France; 3 à Marseille. Il a été expédié de France pour ces pays, 22 navires, jaugeant 6,681 tx., 19 sous pavillon français; 3 sont partis de Marseille.

En 1840, le nombre des navires entrés en France est de 25, jaugeant 7,660 tx., tous français; celui des navires sortis est de 21, jaugeant 5,983 tx.

Marseille a reçu, en 1840, 2 navires, jaugeant 557 tx., venus de Calcutta. Elle a expédié 1 navire, de 356 tx., à Calcutta, et 1, de 271, à Madras.

En 1841, elle a reçu de Calcutta 1 navire sarde, de 276 tx., et de Bombay, 1 navire français, de 356 tx. — Elle a expédié pour Calcutta 6 navires français, de 1,912 tx., et 3 sous pavillon anglais, de 762 tonneaux.

Ces 9 expéditions prouvent le progrès des relations de Marseille avec les Indes-Anglaises (1).

(1) Combien ce progrès serait rapide si les marchandises de l'Inde reprenaient la route de l'Égypte! C'est là une pensée qui, depuis long-temps, préocuppe les hommes ayant souci du développement de notre prospérité commerciale.

Le 2 juin 1669, dans un projet sur les moyens d'établir le commerce dans les Indes-Orientales il était dit: « Il faudrait tâcher de faire un traité avec le Grand-» Seigneur par lequel il nous fût permis d'avoir à Alexandrie et au Grand-» Caire des vaisseaux qui reçussent des marchandises que d'autres vaisseaux » améneraient par la mer Rouge du port d'Aden à Suez; ce qui abrégerait la » navigation des Indes-Orientales de plus de deux mille lieues. » (Voir les manuscrits de la bibliothéque du roi. — Harlay, nº 116. — 31e pièce).

Colbert avait chargé notre consul, en Égypte, de négocier cette affaire avec le pacha d'Égypte, en lui offrant, pour droit de transit, 2 pour cent de toutes les marchandises qu'il ferait passer de Suez à Alexandrie.

Principaux articles importés à Marseille des Indes-Anglaises.

		1832.	1833.	1839.	1841.
Cire jaune	q. m.	—	242	—	1,791
Peaux et cornes de bétail	»	2	69	732	76
Café et sucre	»	100	—	27	432
Cannelle et gingembre	»	10	102	367	58
Poivre	»	—	49	—	275
Résineux et Gommes	»	5	—	5	157
Camphre brut et nacre	»	—	27	236	66
Feuilles de séné	»	9	56	138	—
Joncs, rotins et bois de teinture	»	5	—	13	225
Coton	»	225	—	410	1,002
Curcuma en racine	»	370	—	281	—
Carthame et galles	»	—	45	156	160
Cachou brut	»	—	—	319	86
Nitrate de potasse (1)	»	521	657	3,320	1,126
Laque naturelle	»	66	328	550	21
Laque préparée	»	15	—	81	—
Indigo	»	40	—	6	—
Schalls de cachemire	pièces	—	5	7	64
Etoffes de soie, foulard	kil.	—	18	35	107
Guinées	pièces	—	—	3,540	—

Principaux articles exportés de Marseille aux Indes-Anglaises.

		1832.	1833.	1839.	1841.
Viande, farine, fromages pâtes d'Italie	q. m.	—	88	4	424
Fruits secs et confits, etc.	»	—	—	—	236
Soufre raffiné	»	275	54	779	—
Plomb brut, ouvré et fer	»	927	387	—	540
Sel marin	»	—	—	1,506	11,993
Parfumeries	»	11	7	3	32
Vin ordinaire en futailles	hect.	290	73	170	937
Vin en bouteilles	»	1	4	—	194
Vin de liqueur en futailles	»	85	—	454	309
Vin de liqueur en bouteilles	»	42	—	—	30
Vinaigre de vin	»	6	—	31	21
Eau-de-vie de vin	»	875	188	123	790
Liqueurs	»	—	2	—	49
Huile d'olive	q.m	—	—	—	64
Verreries et poterie	»	78	—	4	13
Grains percés pour colliers et broderies	»	—	—	500	22

(1) En 1831, il en a été importé 126,576 kil.; en 1840, 87,286.

	1832	1833	1839	1841
Draps.......................... q.m.	25	—	—	1
Etoffes de soie.................. »	2	—	1	1
Calicots blancs et imprimés..... »	—	25	—	54
Papier d'enveloppe............... »	44	—	1	31
Papier blanc, gravures, lithographies .... »	160	156	215	66
Chapeaux de paille fins....... la pièce	—	86	48	—
Ouvrages en plomb ou fer....... q.m.	50	—	1	17
Corail brut et taillé.............. »	5	—	16	21
Ancres et câbles en fer.......... »	7	6	27	70
Armes......................... »	—	—	—	33

§ III. — POSSESSIONS HOLLANDAISES.

Ancienne compagnie Hollandaise. — Commerce de Java et Madura. — Relations avec la France et avec Marseille. — Ordonnance du 8 juillet 1834. — Principaux articles transportés entre Marseille et les Indes Néerlandaises, en 1832, 1833, 1839, 1841.

Les Hollandais furent autrefois puissans dans l'Inde. Leurs possessions étaient riches et nombreuses. La beauté et la grandeur de Batavia donnent encore une haute idée de leur puissance. Un seul des faubourgs de cette ville renfermait une population de 200,000 ames et d'immenses magasins de marchandises de l'Inde et de la Chine. La Compagnie hollandaise résidait à Batavia. Elle y faisait porter toutes les épiceries produites par les Moluques. Son conseil général fixait, chaque année, la quantité de ces épices jugée nécessaire aux besoins de l'Europe et de l'Asie ; et ses vaisseaux la distribuaient aux diverses nations auxquelles elle était destinée. Le reste était livré aux flammes dans la crainte que cette partie surabondante de la récolte ne fît baisser les prix. Calcul ridicule et barbare, car si les prix avaient baissé, la consommation aurait augmenté et la Compagnie aurait eu, de plus, les bénéfices du transport. Au reste, ce monopole acheté si cher ne tarda pas à rencontrer la concurrence qu'il prétendait étouffer. Les plantes qui produisent ces aromates se multiplièrent à Cayenne et à l'Ile de France.

Cette destruction de tant de richesses, au lieu d'être cachée soigneusement, comme chose outrageant la nature, était l'occasion des fêtes les plus brillantes. Dans une de ces fêtes, donnée en 1772, le girofle, le macis et la muscade entassés formaient un vaste

carré d'environ 100 pieds de long sur 25 de large et 15 de hauteur, soit 37,500 pieds cubes, faisant 912 tonneaux de mer.

Les principaux chefs de la Compagnie y mettaient le feu. La combustion durait près de deux jours et répandait dans l'atmosphère une odeur suave que le vent de terre portait fort loin. Les bals et les festins se succédaient pendant ce temps.

Batavia est encore la résidence du gouverneur-général des Indes Hollandaises, mais elle est déchue de son ancienne splendeur. Sa population n'est plus que de 47,000 âmes.

Elle est la capitale de l'île de Java ; cette île et celle de Madura sont le centre d'opérations commerciales à peu près analogues.

Le commerce de ces deux îles, en 1829, a donné lieu à la navigation suivante :

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	NAVIRES ENTRÉS.	NAVIRES SORTIS.
Archipel-Oriental	902	1,115
Pays-Bas	66	101
Nouvelle-Hollande	19	2
Angleterre	18	»
Manille	9	4
Amérique	7	3
Iles de France et Bourbon	4	2
Chine et Macao	7	18
Bengale	4	3
Japon	1	2
Siam	4	2
Suède	3	3
France	2	5
Autres contrées	7	11
TOTAUX	1,053	1,271

La navigation entre Java, Madura et la France, a eu lieu sous pavillon français.

Le montant des importations dans ces deux îles a été en 1829 de 16,755,273 florins (1), celui des exportations de 15,902,658 florins.

L'Angleterre y a importé pour 4,899,260 florins, la France seulement pour 135,462 florins.

Les importations d'Europe et d'Amérique consistaient en vins, opium, quincaillerie, boissons spiritueuses et approvisionnemens

(1) Le florin égale 2 fr. 11 centimes.

pour la marine. Les exportations, principalement en café, poivre, sucre en poudre, riz, toiles, tabac, etc.

Un droit de sortie est perçu sur les cafés récoltés dans les Indes hollandaises.

Depuis 1829, un progrès sensible s'est manifesté dans le commerce et la navigation de Java et Madura (1). Le nombre des navires entrés en 1839, a été de 1,750, celui des navires sortis, de 1,836. Le commerce direct avec la France a employé 13 navires à l'entrée, et 21 à la sortie.

La valeur des importations a été de 52,631,400 fr.; celle des exportations, de 121,194,300 fr. La part de l'Angleterre est la même qu'en 1829. Celle de la France s'est élevée à 740,000 fr. aux importations, et à 1,750,000 fr. (2) aux exportations.

En 1832, il a été importé en France des comptoirs hollandais de l'Inde, 1,985,636 fr. de marchandises, dont 73,920 fr. en matières nécessaires à l'industrie, 1,908,843 en objets de consommation naturels, 2,873 fr. en produits fabriqués.

La valeur des exportations a été de 1,082,075 fr., dont 616,000 fr. en numéraire, 63,139 fr. en marchandises étrangères, et 402,936 fr. en marchandises françaises, dont 162,011 en produits naturels et 240,925 fr. en objets manufacturés.

Le chiffre des importations à Marseille a été de 643,883 fr. en 1832, et de 1,688,182 fr. en 1839; celui des exportations de 177,975 fr. en 1832 et de 436,260 fr. en 1839, dont 392,000 fr. de numéraire.

(1) La Hollande donne tous ses soins au développement de la production et du commerce dans ses importantes colonies de l'archipel indien. Elle fait de l'île seule de Java une rivale redoutable pour le commerce de l'Inde anglaise tout entière. Voici des chiffres qui disent beaucoup :

Exportations de Java

	Café.	Indigo.	Sucre.
1830, quintaux :	392,686	198	147,750
1839, »	1,030,167	10,724	1,145,145

(2) Ce chiffre, d'après les tableaux de la douane française, serait de 6,186,000 francs. Cette différence peut s'expliquer : 1° par des changemens de destination en cours de transport; 2° par la moindre valeur qui, sur le marché colonial, est attribuée aux cafés, épices, riz, etc. Ce dernier article, par exemple, était évalué par les prix courans de Java, en 1839, à 12.80 les 100 kil. Or, la valeur officielle des douanes de France, porte ce prix à 40 fr. Il en est de même pour le poivre qui, évalué en moyenne à 80 fr. le quintal métrique, à Java, l'est d'après le tableau des douanes à 140 fr.

Trois navires français du port de 1,004 tx., montés par 47 hommes, sont venus des Indes hollandaises en France, en 1832. L'un d'eux, jaugeant 435 tx., est entré à Marseille. En 1833, le même port en a reçu 2, jaugeant ensemble 447 tx., en 1839, 6 ; il en a été expédié, en 1833, 4, jaugeant 1,316 tx., en 1839, 2.

En 1840, un navire français de 396 tx., est venu de Sumatra à Marseille. — En 1841, 4, jaugeant 1,335 tx. — En 1840, 2, jaugeant 501 tx. sont partis de Marseille pour cette destination. — En 1841, 2, jaugeant 699 tx. — Tous sous pavillon français.

Voici un aperçu des articles qui ont été l'objet des importations et des exportations entre Marseille et ces possessions en 1832, 1833, 1839 et 1841.

Principaux articles importés à Marseille des possessions Hollandaises de l'Inde.

		1332.	1833.	1839.	1841.
Café	q.m.	—	—	5,724	—
Poivre (1)	»	4,569	7,966	6,106	12,022
Benjoin	»	6	—	—	9
Cachou brut	»	—	—	208	301
Rotins	»	6	—	168	1
Argent monnayé	kil.	—	320	100	—
Etain brut	q.m.	—	—	1,145	904

Principaux articles exportés de Marseille pour les possessions Hollandaises de l'Inde.

		1832.	1833.	1839.	1841.
Viande salée	q.m.	21	58	28	18
Farine de froment	»	—	33	23	6
Légumes secs	»	—	29	5	38
Fruits confits	»	—	31	2	—
Amandes	»	—	10	—	—
Sirops, bonbons et confitures	»	—	12	1	—
Opium	»	5	12	—	4
Huile d'olive comestible	»	7	38	7	—
Liége ouvré, bouchons	»	—	10	—	—

(1) Il en a été importé en 1834, 3,129 quintaux métriques. — En 1835, 4,103. — en 1836, 12,220. — En 1837, 10,598. — En 1838, 1,224.

		1832	1833	1839	1841
Carreaux de terre non vernis....	nomb	—	25,000	—	—
Pierres à feu..................	q.m	1	7	—	—
Soufre raffiné	»	—	50	—	—
Sel marin....................	»	746	556	2,998	1,355
Parfumeries	»	—	27	1	1
Savon......................	»	—	54	—	—
Sucre raffiné................	»	8	1	—	—
Vin ordinaire en futailles........	hect.	—	613	218	4
Vin ordinaire en bouteilles.......	»	—	49	12	—
Vin de liqueur	»	—	29	—	1
Vinaigre de vin..............	»	1	34	—	—
Eau-de-vie de vin............	»	102	367	7	35
Liqueurs....................	»	—	15	2	1
Faïence, porcelaine et poterie....	q.m.	—	21	1	—
Miroirs grands................	fr.	—	7,500	280	—
Cristaux et verrerie............	q.m.	7	39	5	—
Toiles unies écrues............	»	—	7	6	—
Tissus et mouchoirs de laine.....	»	—	1	—	3
Etoffes de soie et rubans.........	kil.	—	146	—	5
Percales et calicots blancs et imprimés..................	q.m.	—	5	—	46
Chapeaux de feutre fins.........	pièce	—	102	—	—
Papier blanc..................	q.m.	4	22	7	32
Ouvrages en fer..............	»	—	51	5	—
Ouvrages en cuivre............	»	1	1	1	1
Ouvrages en plomb............	»	9	11	—	60
Armes à feu..................	»	2	1	1	—
Pendules....................	fr.	—	130	—	1,400
Mercerie	q.m.	—	3	1	2
Modes......................	fr.	—	1,490	90	200
Argent monnayé..............	kil.	690	1,136	1,960	360

L'ordonnance du 8 juillet 1834 confirmée par la loi du 2 juillet 1836, accordant la remise d'un cinquième des droits aux produits naturels (le sucre excepté), importés directement par navires français, des îles de la Sonde, donna un grand développement au commerce de Marseille avec les Indes néerlandaises. En 1834, notre port, qui dans les années précédentes ne recevait point de café de ces îles, en reçut 1,695 q. m. — En 1835, 3,381. — En 1837, 4,007. — En 1838, 6,936.

L'ordonnance du 2 septembre 1838, statuant que la remise du droit ne serait départie qu'aux produits apportés en droiture des

mers qui sont au nord des passages et à l'exclusion des îles de la Sonde, a mis un terme à ces importations. En 1840, il n'est arrivé à Marseille que 148 q. m. café des Indes hollandaises, en 1841 point.

Le retrait de cette faveur a été motivé sur ce que la loi de 1836 n'avait pas atteint le but qu'elle s'était proposé, d'encourager les expéditions dans les mers de l'Inde, en Chine, en Cochinchine et aux Philippines ; les îles de la Sonde étaient le terme de presque tous les voyages ; il suffisait même de toucher à l'ouest ou au sud de Sumatra, surtout à Padang dont le café, ne payant à son arrivée en France que 62 fr. 40, obtenait une préférence forcée sur le café d'Haïti, qui paye 95 fr., et sur celui du Bengale qui en paie 78.

Sans discuter ici ces motifs, je remarquerai qu'il aurait mieux valu procéder par une modération de droits, en faveur des pays dont on voulait conserver ou accroître les relations, ainsi que je l'avais demandé pour le Bengale. J'ajouterai que cette facilité à revenir sur une mesure législative encore récente est d'un mauvais effet. Le commerce a besoin de stabilité et de confiance dans l'avenir. C'est détruire toute confiance que de paralyser inopinément des efforts combinés sur la foi de la législation. Des établissemens formés dans cet archipel, parce qu'ils croyaient pouvoir compter sur la durée d'une loi, ont été compromis.

On s'est trop hâté de revenir sur la loi de 1836 : cette loi avait été dictée par une connaissance exacte des intérêts de la navigation qu'on voulait encourager. La Chine et les Philippines fournissent des articles trop riches pour former à eux seuls une cargaison. Si l'on veut provoquer des expéditions vers ces pays il faut leur permettre de compléter leurs chargemens de retour aux îles de la Sonde et notamment à Java et Sumatra.

§ IV. — POSSESSIONS FRANÇAISES.

Pondichéry. — Mahé. — Chandernagor. — Négocier l'échange de ces comptoirs contre l'île de France. — Modérations de droits. — Relations avec la France et avec Marseille. — Des capitaux considérables sont nécessaires pour le commerce de l'Inde. — Les demander à l'association. — Il faut aussi un système de douane et d'entrepôt plus libéral.

En 1814, l'Angleterre nous rendit nos comptoirs dans l'Inde réduits aux limites restreintes que leur avait précédemment assignées le traité de 1783. Savoir : Pondichéry, Karical, Yanon sur la côte

de Coromandel; Mahé sur celle de Malabar, et Chandernagor sur les rives du Gange, indépendamment de quelques aldées ou villages annexés à ces chefs-lieux, épars et séparés par de grandes distances. La population totale de ces possessions s'élève à 167,790 individus, dont 1070 Européens. La superficie de leurs territoires réunis peut avoir 25 à 26 lieues carrées.

La France possède en outre le droit d'établir des factoreries à Surate, à Mascate et à Moka.

Pondichéry a toujours été notre principal comptoir sur la côte de Coromandel. C'était autrefois une magnifique capitale. Les Anglais en ont détruit, à plusieurs reprises, les édifices et les fortifications. Son territoire occupait un littoral de dix lieues sur une profondeur à peu près égale et renfermait environ 500,000 habitans ; ses revenus s'élevaient à 5 millions.

Son commerce consiste principalement en toiles bleues appelées *guinées*, parce qu'elles étaient destinées à la traite des noirs de la côte de ce nom ; les *guinées* de Pondichéry sont plus estimées que celles des autres parties de l'Inde; les îles de France et de Bourbon en prenaient annuellement quatorze mille pièces pour leurs esclaves. Pondichéry fabrique aussi des mouchoirs à vignettes, des ourgandins, des basins et des cambayes ordinaires pour Manille.

Ce n'est plus qu'une ville sans défense, environnée d'une banlieue enclavée de toutes parts dans le territoire de la compagnie anglaise et approvisionnée par des marchés sous sa dépendance. On y compte environ 50,000 habitans presque tous Indiens. Depuis 1835 , sous l'administration du Marquis de St-Simon , son commerce a pris un grand développement.

Mahé est et était le seul établissement français sur la côte de Malabar : son port est sûr; il est situé à l'entrée d'une petite rivière qui porte bâteau à plus de vingt lieues dans les terres et qui facilite le transport du poivre récolté dans l'intérieur du pays. C'était le seul commerce qui s'y fît. Aujourd'hui nos transactions n'y ont aucune importance.

Chandernagor était jadis l'entrepôt d'un riche commerce de la France avec le Bengale.

Le honteux traité de 1783 nous obligea de détruire les fortifications de Chandernagor et nous mit à la merci des Anglais. Ils abusèrent cruellement de la victoire. Nos loges furens insultées , ils enlevèrent nos ouvriers, déchirèrent sur les métiers les toiles que nous faisions fabriquer; enfin, ils exigèrent que leurs cargai-

sons fussent choisies avant que nous pussions rien acheter, même dans la ville de Chandernagor qui nous appartenait.

Aujourd'hui, il en est encore à peu près ainsi : nous ne pouvons faire à Chandernagor, environné des forces anglaises, d'autre commerce que celui qu'il plaît aux Anglais de nous laisser faire. Quoique les navires de 4 à 500 tonneaux puissent remonter le Hougly jusques devant la ville, depuis 1816 il n'y est venu qu'un seul navire français, tous les autres sont demeurés à Calcutta, (1830) (1).

Nos comptoirs dans l'Inde offrent donc peu d'avantages.

Aussi nous partageons l'opinion émise par M. Moreau de Jonnés, de négocier ave les Anglais l'échange de ces comptoirs contre l'île de France.

Les deux îles de France et de Bourbon seraient alors de riches entrepôts de notre commerce avec les Anglais dans l'Inde. Nous croyons que les deux pays y gagneraient.

L'île de France est peu utile aux Anglais ; elle nous est, pour ainsi dire, indispensable. Son port, vaste, sûr et commode, serait nécessaire à l'île Bourbon qui en est dépourvue.

Quoiqu'il en soit, tant que nous posséderons des comptoirs dans l'Inde, il faut s'attacher à en tirer le meilleur parti possible. Une des principales causes de la nullité de ces comptoirs, était l'impossibilité d'introduire leurs produits en France, parce qu'ils etaient frappés des mêmes droits que ceux des colonies étrangères. Nous nous proposions de solliciter le changement de cet état de choses, lorsque une ordonnance du Roi, du mois d'octobre 1833, à devancé nos vœux en statuant que les sucres récoltés sur le territoire de Pondichéry, importés par navires français en droiture ou n'ayant fait escale que dans la colonie de l'île Bourbon, seront admis aux

(1) Une convention conclue à Londres le 7 mars 1815, interdit à la France le commerce du sel et de l'opium : l'Angleterre a le privilége exclusif d'acheter le sel fabriqué dans les possessions françaises sur les côtes de Coromandel et Orixa, à la réserve de la quantité nécessaire pour l'usage domestique et la consommation des habitans.

En considération de ces stipulations, S. M. B., s'est engagée à payer annuellement aux agens de S. M. T. C. la somme de quatre lacs de roupies sicca, (Cette redevance figure au budget des recettes pour un million de francs).

Les négocians français achètent des agens anglais la quantité d'opium dont ils ont besoin ; mais ils ne peuvent en demander plus de 300 caisses par an.

Dans le cas où il serait mis des restrictions à l'exportation du salpêtre, les Français n'en auraient pas moins la faculté d'exporter cet article jusqu'à la concurrence de dix-huit mille maunds.

mêmes droits que ceux de cette île, lorsque l'origine sera constatée par des certificats de l'admininistration locale. Cette ordonnance et celle qui permet l'admission des foulards écrus, auront des résultats heureux pour le commerce de l'Inde.

Le gouvernement s'efforce d'en favoriser les progrès. En novembre 1832, M. le ministre du commerce a ordonné à l'administration coloniale de l'Inde française, l'achat du *chayaver* et autres substances colorantes encore inconnues dans nos ateliers. Elles servent dans les teintures et peintures sur fil et tissus de coton, soie et laine et ont été signalées par M. Gonfreville, chimiste, qui a fait un voyage aux Indes Orientales, spécial à ces recherches. La *Clémence*, arrivée à Bordeaux le 4 mars 1834, en a apporté 5,000 kil. (145 caisses.)

Ces voyages d'exploration ne sauraient être trop multipliés. Ils éclaireront le commerce sur les moyens de tirer parti de nos possessions dans l'Inde.

Nous demandons aussi, comme moyen assuré d'augmenter leur commerce avec la métropole, l'établissement d'un service de paquebots à vapeur entre Bourbon et Suez touchant à Ceylan,

Voici un apperçu des rapports commerciaux de ces possessions ave la France et Marseille en particulier :

En 1832, il a été importé en France, des comptoirs français de l'Inde, 397,580 fr. dont 1172 fr. en matières nécessaires à l'industrie, 381,851 en objets de consommation naturels et 14,557 fr. en produits fabriqués.— En 1839, pour 7,104,261 fr.

En 1832, il a été exporté pour 91,696 fr., dont 30,092 de marchandises françaises, consistant en 4,939 fr. de produits naturels et 25,153 d'objets manufacturés. — En 1839 pour 1,175,581 fr. de marchandises et 129,000 fr. de numéraires.

Pendant les années 1832 et 1833, le commerce de Marseille n'a opéré aucune transaction avec les Indes françaises. En 1831, la valeur de l'importation opérée par un navire de 222 tx., a été de 148,970 fr. il n'a été rien exporté. En 1839, Marseille en a reçu pour 569,583 fr. et elle y a expédié pour 41,895 fr. indirectement.

La navigation entre ces comptoirs et la France, a donné lieu en 1832, à l'entrée de trois navires français, jaugeant 756 tx., montés par 46 hommes, et à la sortie, de quatre navires également français, du port de 864 tx., montés par 54 hommes. — En 1840, à

l'entrée de 6 navires français jaugeant 1174 tx., et à la sortie d'un seul de 193 tx. (1).

En 1839, il est venu des comptoirs français, de l'Inde à Marseille 1 navire. — en 1840, 3, jaugeant 528 tx. — en 1841, un de 141 tx. — En 1839 et 1840, point de départs de Marseille. — En 1841, 3 navires jaugeant 704 tx. pour Pondichéry, tous ces bâtimens étaient sous pavillon français.

Principaux articles importés à Marseille des possessions françaises de l'Inde en 1831, 1839, 1841 (2).

(De 1832 et 1837 il n'a été presque rien importé. En 1838 nous en avons reçu 6,855 pièces guinées etc.)

		1831.	1839.	1841.
Peaux sèches..........	q.m	6	470	70.
Cornes de bétail brutes...	»	8	70	123.
Cire jaune.............	»	—	185	127.
Riz....................	»	59	230	—.
Sucre brut (3)..........	»	165	1291	17.
Sucre terré............	»	10	—	—.
Bois de teintre en bûches..	»	8	—	45.
Bois d'ébénisterie, bambous, joncs, etc.......	»	1	8	4.
Coton..................	»	164	—	68.
Nitrate de potasse......	»	129	—	—.
Indigo.................	»	22	106	130.
Tissus de coton, Guinée (4)	pes.	2,510 »	5,810	29,522.

En 1831, 1832 et 1833, il n'a été rien exporté. En 1841, il a été exporté de Marseille pour Pondichéry 60 q.m. Viande salée,

(1) Ces chiffres ne comprennent pas les navires qui, allant aux Indes Anglaises ou en venant, font escale à Pondichéry ; il y en a eu 4 à l'entrée, et 3 à la sortie en 1840.

(2) En comparant les relevés de la douane, avec mes propres annotations, j'ai vu que des objets venus de Madagascar, figuraient dans les premiers comme importés des Indes Françaises.

(3) Le sucre introduit, en 1841, est désigné comme sucre de Palmier.

(4) En 1840, il en a été importé 17,799 pièces ; en 1838, 6,855. Dans les années antérieures, point.

fromage, poisson salé, farines, pâtes d'Italie, fruits confits, amandes, sirops, bonbons et confitures. — 37 q.m. huile d'olive. — 14 q.m. liège ouvré, bouchons. — 29,800 tuiles. briques et carreaux — 91 q.m. soufre en canon, — 39 q.m. plomb brut et ouvré 30 q.m. parfumerie — 572 hect. vins — 44 hect. vinaigre — 565 hect. eau-de-vie — 77 q.m. poterie de terre, faïence et porcelaine — 14 q.m. verrerie — 80 k. toile de lin — 60 k. étoffes et rubans de soie — 1560 k. tissus de coton — 72 k. tissus de laine 14 q.m. ouvrages en fer — 33 q.m. papier blanc — 12,000 fr. machines et mécaniques, etc.

J'ai indiqué la nature et l'importance des rapports de la France et de Marseille avec les diverses contrées de l'Inde. On aura remarqué combien est faible la part que Marseille prend à ce commerce. Bordeaux et le Havre ont, dans cette navigation lointaine, une supériotité marquée sur notre port. Ce n'est pas que les capitaux manquent sur notre place, mais ils y sont plus timides et plus isolés. On ne connait pas à Marseille ces expéditions qui se font, ailleurs, avec le concours de dix ou douze maisons et qui, par conséquent, peuvent tenter de grandes choses. Ici chacun agit, en général, dans l'étroite sphère de son individualité. C'est un obstacle puissant aux progrès de nos relations avec les pays éloignés. Sans doute nos négocians ne tarderont pas à comprendre à quel haut point de prospérité ils porteraient le commerce de notre ville, s'ils réunissaient leurs efforts et leur expérience pour des opérations qui ne peuvent être faites avec succès qu'avec des capitaux considérables. Marseille alors monterait à la hauteur non-seulement de Bordeaux et du Havre, mais de Londres et de Liverpool. Je suis convaincu que l'association appliquée dans ses bases les plus larges à notre ville, en ferait la première place commerçante du monde.

Il nous faut aussi un système de douanes et d'entrepôt plus libéral. Il faut surtout que l'administration chargée d'en faire l'application n'en aggrave pas les rigueurs par des sévérités inutiles qui mécontentent le commerce et en entravent les développemens. Des plaintes très vives sont entendues chaque jour, au sein de nos maisons les plus honorables, contre la conduite de quelques employés des douanes. Sans doute cette administration doit tout son zèle aux intérêts du trésor, mais ce zèle ne doit pas aller jusqu'à nuire à ceux du commerce.

CHAPITRE XX.

HAÏTI.

Commerce de Saint-Domingue avec la France et avec Marseille en 1775. — Ordonnance de 1825. — Navires expédiés de France pour Haïti, de 1825 à 1840. — Commerce d'Haïti. — Navigation, importations et exportations entre cette île et Marseille. — Obstacles aux progrès du commerce.

Saint-Domingue autrefois la plus belle des colonies françaises dut à l'abondance de ses produits le titre de *Reine des Antilles*. Elle en est aujourd'hui la plus pauvre ; la population qui s'en est rendue maîtresse, par le massacre et la dévastation, a cru qu'il suffisait pour être riche de dépouiller les anciens propriétaires, comme si la richesse ne périssait pas quand elle n'est point fécondée par le travail et l'intelligence.

Avant la révolution de 1789, la Martinique et la Guadeloupe réunies produisaient 22,000,000 kil. de sucre et 9,000,000 kil. café. St.-Domingue seule récoltait 69,000,000 kil. de sucre et 36,000,000 kil. de café.

La France ne consommait pas la totalité de ces riches produits, elle en exportait une grande partie pour diverses contrées.

Voici le tableau des marchandises fournies à la France et à Marseille par St.-Domingue en 1775, année où elle expédia pour la Métropole 353 navires sur lesquels Marseille en reçut 35.

	MARCHANDISES ARRIVÉES		VALEUR totale des importations en France.
	A MARSEILLE.	EN FRANCE.	
			fr.
Sucre brut tête et terré.	5,020,314 kil.	61,533,685 kil.	44,738,139
Café..................	2,586,813	22,966,971	21,818,692
Indigo................	108,205	904,314	15,373,346
Cacao	105,984	289,382	405,135
Cotons...............	77,409	1,344,641	6,723,905
Cuirs................	1,618	14,114	164,657
Carret...............	143	2,173	43,460
Canéfice	750	4,510	2,435
Bois	42,727	4,637,346	908,368
Menues productions....	»	»	1,352,148
Argent Monnayé.......	»	»	2,600,000
			94,129,515

Saint-Domingue consommait, année moyenne, 87,000 barils de farine de 180 liv. chacun, soit 15,660,000 liv.

En 1792, les importations de Saint-Domingue en France furent de 239,434,000 liv., et les exportations de France pour Saint-Domingue de 32,341,000 liv. (1)

La Révolution éclata ; des principes absolus furent imprudemproclamés ; des hommes aveugles et irrités se chargèrent d'en faire l'aplication, et Saint-Domingue ne fut bientôt plus qu'un monceau de ruines couvert du sang d'une multitude de Français.

Le gouvernement consulaire, après le traité d'Amiens, prépara une expédition formidable pour reconquérir Saint-Domingue. Vingt vaisseaux de ligne, vingt frégates et un grand nombre de bâtimens de transport y débarquèrent successivement près de 50,000 hommes. Tous ces efforts échouèrent devant un climat meurtrier. Il fallut renoncer à la conquête.

Les relations avec cette colonie furent interrompues pendan tla durée de l'empire. Une mort certaine était même reservée à tout Français qui aurait osé s'y introduire.

(1) Bulletin des Douanes, page 329. Les assignats perdaient en 1792, 37 p. %.

Après la Restauration, on put remarquer que les anciennes haines étaient affaiblies, qu'un système de gouvernement plus régulier et moins hostile s'était établi sous la présidence de Boyer. Le commerce s'empressa de mettre à profit ce changement. Des expéditions se dirigèrent de Marseille et des autres ports de France vers Saint-Domingue. Mais elles n'y étaient admises que sous un pavillon simulé et les droits auxquels elles étaient assujéties étaient doubles de ceux auxquels étaient soumis les navires d'autres nations plus favorisées.

Cela était contraire aux intérêts du commerce français. Pour y mettre un terme, des négociations furent entamées avec la république d'Haïti et comme prélude d'un prochain arrangement avec la France, on apprit bientôt qu'un décret du mois d'avril 1825 portait de 7 à 12 pour cent le droit d'importation sur les marchandises d'Angleterre et supprimait ainsi le privilége accordé jusqu'alors à cette nation.

Le *Moniteur* du 12 août 1825 promulgua une ordonnance reconnaissant l'indépendance d'Haïti et stipulant en faveur de la France une indemnité de 150 millions de francs et une réduction de moitié sur les droits d'entrée.

Aucune de ces deux conditions n'a été fidèlement remplie. La république a manqué au premier engagement à cause de sa pauvreté (1), et au second parce qu'elle exigeait en retour que ses provenances fussent traitées comme celles des colonies françaises.

Néanmoins le rétablissement des communications entre les deux pays a été favorable au commerce.

En 1825, 64 expéditions sortirent des ports français pour Haïti.

En 1826, 43; en 1827, 64; en 1828, 36; en 1829, 41; en 1830, 27; en 1831, 21; en 1832, 25; en 1833, 37; en 1834, 37; en 1835, 47; en 1836, 38; en 1837, 33; en 1838, 50; en 1839, 54; en 1840, 42.

En 1833, 44 navires sont arrivés d'Haïti en France (2), en 1834, 47; en 1835, 51; en 1836, 42; en 1837, 41; en 1838, 49; en 1839, 67; en 1840, 58.

Le nombre des navires de toutes nations entrés dans les ports

(1) Le seul revenu important est la douane, il varie de 4 à 6 millions, les autres impôts pris ensemble rapportent au maximum, 1,200,000 fr. la dette intérieure est de 15 à 16 millions de fr.

(2) Savoir : 23 au Havre, 8 à Marseille, 7 à Bordeaux, 6 à Nantes.

d'Haiti en 1830, a été de 287, jaugeant 39,136 tx.; en 1831, de 172, jaugeant 24,708 tx.; en 1832, de 350, jaugeant 48,398 tx.; en 1836, de 320, jaugeant 46,626 tx. Parmi les 350 navires entrés en 1832, 202 appartenaient aux États-Unis, 79 à l'Angleterre, 43 à la France et à ses colonies, 19 aux villes anséatiques et 7 à d'autres puissances. La proportion est la même en 1836.

Le commerce d'Haïti a présenté les résultats suivans en 1832 et en 1836.

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	Importations en 1832.	Exportations En 1832.	Importations en 1836.	Exportations en 1836.
	gourdes (1)	gourdes.	francs.	francs.
Angleterre........	3,238,300	2,571,700	3,720,600	6,340,700
Etats-Uuis........	1,848,900	1,511,500	3,037,300	5,636,100
Villes anséatiques..	1,027,000	1,066,000	3,344,300	1,518,200
France...........	759,700	1,140,600	1,749,200	3,416,800
Autres contrées...	57,200	39,100	323,500	624,400
Totaux..........	6,931,100	6,328,900	12,174,900	17,536,200

Le mouvement dela navigation entre Marseille et Haïti depuis 1828, a été ainsi qu'il suit :

ANNÉES.	ENTRÉE à Marseille.	SORTIE de Marseille.
1828....................	6	4
1829....................	3	6
1830....................	3	4
1831....................	5	4
1832....................	8	7
1833....................	8	9
1839....................	10	12
1840....................	13	9
1841....................	8	8

(1) La valeur moyenne de la gourde, en 1832, a été de 3 fr. 75 c.

Les 8 navires arrivés en 1833, jaugeaient 1,634 tx., les 9 sortis, 1,686. — Les 8 navires arrivés en 1841 (tous français), jaugeaient 1,483 tx.: 4 venaient des Cayes, 2 de Jackmel, 1 de Santo-Domingo, 1 du Cap Haïtien.— Les 8 sortis, dont 7 français, jaugeaient 1,332 tx., 6 ont été expédiés pour le Cap Haïtien, 1 pour Jackmel, 1 pour Port-au-Prince.

La valeur des importations à Marseille a été, en 1832, de 521,581 fr.; en 1839, de 1,051,851; celle des exportations, de 765,135 fr., en 1832; et de 843,991 fr., en 1839 (1). Voici les quantités des principaux articles dont elles se composaient. Ce détail pourra offrir d'utiles indications à ceux qui voudraient préparer des expéditions pour ce pays:

Principaux articles importés d'Haïti à Marseille, en 1832, 1833, 1839, 1840 *et* 1841.

		1832	1833	1839	1840	1841
Peaux sèches grandes...	q.m.	—	92	56	99	145
Cornes de bétail........	»	25	—	1,185	—	—
Café................	»	5,853	5,462	6,550	9,895	4,385
Cacao...............	»	—	—	—	465	156
Casse sans apprêt......	»	1	3	—	—	1
Tabac en feuilles.......	»	—	—	—	—	85
Bois de Campêche......	»	—	1,969	5,824	5,377	11,356
Acajou	»	245	1,436	1,440	3,284	1,457
Coton en laine........	»	28	482	90	—	—

Principaux articles exportés de Marseille pour Haïti, en 1832, 1833, 1839, 1840 *et* 1841.

		1832	1833	1839	1840	1841
Viande salée..........	q.m.	34	50	54	36	29
Soie teinte à coudre.....	kil.	76	44	10	—	—
Fromages............	q.m.	169	78	79	56	71
Pâtes d'Italie et farine..	»	132	76	519	464	583
Fruits de table secs et tapés.............	»	23	120	13	5	19

(1) En 1839, les importations d'Haïti en France, ont été de 6,900,000 francs; 17 pour cent de plus que la moyenne quinquennale précédente. — Les exportations, de 8,300,000 fr.; 73 pour cent de plus que la moyenne quinquennale.

		1832	1833	1839	1840	1841
Fruits confits au vinaigre, à l'eau-de-vie, etc.	q.m.	22	45	84	45	20
Amandes, noix et noisettes	»	18	60	17	5	29
Sirops, bonbons et confitures	»	191	32	6	14	8
Huile d'olive	»	1,194	639	1,988	2,287	992
Liége ouvré, bouchons	»	13	24	16	3	13
Bulbes et oignons	»	34	154	41	21	53
Marbre scié ouvré	»	23	123	—	4	228
Parfumeries	»	47	67	64	76	52
Savon (1)	»	226	197	284	280	285
Chandelles	»	20	28	166	94	69
Sucre raffiné	»	51	61	5	1	34
Vin ordinaire en futailles	hect.	4,517	4,440	4,085	5,803	3,824
Vin ord. en bouteilles	»	312	271	259	145	145
Vin de liqueur en futail.	»	91	30	104	1	1
Vin de liqueur en bout.	»	169	352	123	76	31
Vinaigre de vin	»	—	27	51	48	—
Bière	»	—	25	12	17	—
Eau-de-vie de vin	»	46	81	19	251	32
Liqueurs	»	17	55	33	17	11
Poterie grossière	q.m.	120	229	95	162	192
Porcelaine	»	4	20	1	—	1
Bouteilles vides	»	140	179	33	53	60
Verrerie de toute sorte	»	8	53	—	3	1
Fils de chanvre ou lin	»	2	4	—	2	—
Toiles unies et teintes	»	30	29	28	24	6
Draps et passementerie de laine	kil.	39	442	293	109	—
Tissus et rubans de soie	»	110	680	34	69	42
Tissus de coton blancs et teints	»	2,395	5,354	2,260	3,132	1,308
Chapeaux de feutre ou soie, ou paille	ch.	1,954	6,543	335	434	508
Papier	q.m.	84	22	111	38	14
Peaux tannées et corroy.	»	34	9	17	5	3
Ouvrages en fonte, fer et étain	»	7	75	1	20	5

(1) Dans les chiffres de 1840 et de 1841, sont compris 150 à 160 quintaux métriques à l'huile de Palme.

	1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Ouvrages en plomb...... q.m.	7	20	39	—	4
Mercerie et coutellerie.. »	8	27	4	4	3
Parapluies en soie...... pièce	94	324	40	760	20
Habillemens, toile, laine et coton............ kil.	146	486	16	15	—
Argent monnayé ...... »	48	160	50	415	115

D'après le tarif de juillet 1827, les droits d'entrée en Haïti étaient fixés à 16 pour cent. Ils ont été réduits à 12 pour cent par celui du 23 juillet 1838.

Le droit de consignation n'est plus que de 2 ou 6 pour cent suivant que les marchandises sont consignées à une maison haïtienne ou étrangère. Quant aux droits de navigation, ils sont fixés à une gourde par tonneau, c'est-à-dire, moitié de ce qu'ils étaient précédemment.

Une loi du 25 avril 1826 a accordé l'entrepôt réel des marchandises étrangères à Port-au-Prince, aux Cayes, au Cap Haïtien, à Santo-Domingo et à Jackmel. Les sucres bruts et terrés, les sirops ou mélasses, les cafés, les cacaos, le coton en laine et le tafia ne sont pas admis dans ces entrepôts.

Le principal obstacle à l'accroissement des relations commerciales avec Haïti est le défaut de production de cette île. Le sol jadis si riche demeure improductif sous la main de ses nouveaux maîtres, qui n'ont vu dans la conquête de leur indépendance que la faculté du désœuvrement. C'est à grand peine que le gouvernement arrache à la paresse des habitans quelques sacs de café dont la culture est si facile, et ce produit va décroissant; ils aiment mieux se borner à couper les bois de teinture et d'ébénisterie dont le pays abonde. Plusieurs fois des révoltes ont éclaté parmi les Haïtiens que l'on voulait forcer de travailler pour subvenir à leur propre subsistance et aux besoins de l'État (1).

Le sénat et la chambre des communes, dans le but de prévenir les dangers dont le pays est menacé par l'oisiveté obstinée des habitans, adoptèrent, en 1834, un code rural très sévère (2),

(1) Le pays doit au commerce étranger des sommes énormes. Les évaluations varient de 40 à 90 millions. (Discours de M. Lascases, *Moniteur* du 30 avril 1840)

(2) L'article 80 est ainsi conçu :

Tout cultivateur qui, au jour du travail et pendant les heures consacrées à l'ou-

il n'a pu être exécuté. Toussaint Louverture avait aussi remplacé le fouet par un bâton tricolore : mais rien ne peut vaincre la paresse des noirs livrés à eux-mêmes.

Il n'est qu'un moyen de rendre quelque activité au commerce d'Haïti, c'est d'abroger l'art. 38 de la Constitution, qui interdit le droit de propriété aux blancs.

Le travail et les capitaux européens peuvent seuls féconder ce magnifique sol susceptible de toutes les cultures, et lui donner une population analogue à son étendue (1).

CHAPITRE XXI.

ILES DANOISES D'AMÉRIQUE.

Saint-Jean. — Sainte-Croix. — Saint-Thomas. — Navigation, importations et exportations entre Marseille et les Antilles Danoises.

Ces îles sont Saint-Jean, Sainte-Croix et Saint-Thomas.

Saint-Jean a un très beau port, capable de contenir une flotte considérable.

Sainte-Croix, près de Porto-Ricco, a une surface de 51,900 acres presque entièrement cultivés. Le sol, arrosé par un grand nombre

vrage, sera trouvé inoccupé ou se promenant sur la voie publique, sera considéré comme fainéant, arrêté et traduit comme tel devant le juge de paix, qui, pour la première fois, l'enverra en prison pour vingt-quatre heures, et en cas de récidive aux travaux publics.

(1) La population n'est que de 900,000 habitans, sur une surface qui est le septième de la France.

de cours d'eau, est excellent. Cette île produit annuellement 18,800 barriques de sucre, 7,400 de rhum et 12,600 liv. de coton.

Une ordonnance rendue par le roi de Danemark le 6 juin 1833, admet tous les bâtimens étrangers sans distinction à Sainte-Croix.

Saint-Thomas est la plus grande des Iles-Vierges; sa population se compose en partie de Français. Elle renferme des mines d'or. Sa consommation et son commerce offrent un débouché assez avantageux aux importations de Marseille.

Le cabotage que cette colonie fait avec toutes les Antilles lui procure de grandes ressources en numéraire. Les navires expédiés de Marseille pour les ports de l'Amérique et particulièrement pour Cuba ne manquent jamais de relâcher à Saint-Thomas pour y vendre une partie de leur cargaison. Le numéraire qu'ils en retirent facilite, aux lieux de leur destination, l'achat des denrées de retour.

Les exportations de cette île consistent principalement en sucre, café, coton et bois de teinture. Mais la majeure partie de ces denrées provient moins de son sol que de son entrepôt où Porto-Ricco envoie beaucoup de ses productions.

Voici le tableau de la navigation entre Marseille et Saint-Thomas depuis 1829. (Le navire venu en 1839 n'a rien débarqué).

ANNÉES.	ENTRÉE à Marseille.	SORTIE de Marseille.
1829	2	2
1830	»	6
1831	»	4
1832	2	2
1833	2	4
1839	1	11
1840	4	20
1841	2	12

En 1833, les 2 navires arrivés jaugeaient 446 tx., les 4 sortis 964 tx. En 1841, les 2 arrivés jaugeaient 651 tx., les 12 sortis 2,207. 8, dont 2, sur lest, étaient français, 1 danois, 2 espagnols, 1 sarde.

En 1832, le nombre des navires venus des îles danoises en France, a été de 8 dont 7 français jaugeant 1,506 tx., et 1 sous tiers pavillon de 235 tx.; 18 navires jaugeant 3,608 tx., ont été expédiés des ports de France pour cette destination. Un seul était sous tiers pavillon, les autres étaient français. En 1839, ce nombre a été de 7 navires, tous français., jaugeant 1,737 tx.

En 1832, les valeurs importées des Antilles danoises en France, ont consisté en 493,082 fr. de marchandises et 183,220 en numéraire. Total, 676,392 fr.; la part de Marseille a été de 56,675 fr. En 1839, les importations en France, ont été de 745,655 fr., y compris 11,110 fr. de numéraire; Marseille n'en a rien reçu.

En 1832, les exportations des ports français se sont élevées à 3,495,018 fr., dont 404,945 fr. de Marseille, En 1839, à 5,810,110 fr., dont 1,094,305 fr. de Marseille.

Les principaux objets du commerce de Marseille avec ces îles, sont les suivans :

Principaux articles importés des Iles Danoises à Marseille,

		1832.	1833.	1840,	1841
Cire....................	q.m.	85	—	87	—
Sucre brut..............	»	—	1,448	—	2,342
Cacao..................	»	—	13	1	—
Café..............	»	294	1,612	2,844	35
Bois de teinture..........	»	392	27	784	420
Bois d'acajou............	kil.	12	—	785	—
Or monnayé.............	»	1	5	—	—
Argent monnayé.........	»	45	1,026	—	—

Principaux articles exportés de Marseille aux Iles Danoises.

		1832.	1833.	1839.	1841
Viande salée (saucisson)....	q.m.	19	15	62	151
Fromages	»	7	27	60	44
Poissons salés et marinés...	»	1	8	43	19
Légumes secs............	»	13	19	63	95
Pâte d'Italie et farines.....	»	48	16	1,358	404
Fruits de table secs.......	»	21	3	8	29
» confits au vinaigre, etc.	»	112	29	166	91
Sirops, bonbons et confitures..................	»	16	2	31	28
Huile d'olive.............	»	353	592	2,302	930
Parfumerie..............	»	60	7	178	108

		1832.	1833.	1839.	1841
Savons	q.m.	115	69	252	283
Bougies	»	14	—	16	—
Chandelles	»	97	16	217	415
Vin ordinaire en futailles	hect.	4,478	2,239	1,714	2,991
» en bouteilles	»	312	91	114	239
Vin de liqueur	»	103	3	66	306
Vinaigre de vin	»	2	25	56	109
Bière	»	10	—	17	12
Eau-de-vie de vin	»	24	61	253	273
Liqueurs	»	19	—	95	35
Poterie de terre grossière	q.m.	13	67	297	67
Porcelaine	»	1	3	7	10
Verrerie de toute sorte	»	4	38	52	31
Toiles de lin	»	3	7	1	3
Tissus de soie et rubans	»	2	1	3	3
Guinées	pièc.	—	—	—	720
Chapeaux de feutre ou soie	»	988	1,065	75	227
Peaux tannées et corroyées	q.m.	17	15	26	1
Peaux ouvrées	»	2	5	35	10
Chapeaux de paille		60	61	100	800
Plomb ouvré	q.m.	46	31	8	—
Papier, livres et litographies	»	—	—	61	43
Mercerie et coutellerie	»	1	7	8	4

La plupart des marchandises qui arrivent des Iles-Danoises ainsi qne des autres colonies étrangères, sont déposées à l'entrepôt. Je dois faire observer à ce sujet, que le commerce se plaint, avec raison, de la lenteur et des difficultés qu'éprouvent les opérations à l'entrepôt par suite du trop petit nombre d'employés des douanes et particulièrement de préposés. Les personnes qui ont besoin d'un de ces employés, se rendent tous les matins à 7 heures aux bureaux de l'administration. Là des numéros tirés au sort sont distribués et fixent l'ordre dans lequel on obtient un préposé. Le nombre de ces numéros s'élève ordinairement à deux ou trois cents ; quand le soir arrive, la moitié à peine a pu être appelée. Les autres doivent revenir le lendemain et courir de nouveau les mêmes chances. Si le sort est contraire on perd plusieurs journées. Pendant ce temps, le négociant paye un commis qui reste à la douane pour attendre

le tour de son numéro et des portefaix qui gardent sur les quais et renferment chaque soir la marchandise surchargée ainsi en pure perte de frais considérables (1834).

Je suis loin de mettre en doute la zèle de MM. les employés des douanes, mais ce zèle ne saurait suppléer au nombre. Ce nombre est évidemment insuffisant en présence de l'accroissement inoui des affaires sur notre place. C'est à l'administration supérieure, c'est aux chambres mêmes qu'il est nécessaire de demander un supplément d'allocation pour mettre un terme à un état de choses qui porte un grave préjudice au commerce (1).

CHAPITRE XXII.

ILES ESPAGNOLES D'AMÉRIQUE.

Porto-Ricco. — Cuba. — Commerce et navigation de l'île de Cuba. — Mouvement commercial du port de la Havane. — San-Yago. — Navigation, importations et exportations entre Marseille et les Antilles espagnoles.

Porto-Ricco produit en abondance du sucre, du coton et autres denrées coloniales. Il a exporté en 1839 pour 27,583,000 fr. de produits, dont 5 millions de son entrepôt. Il en a reçu pour 27,311,000 fr. Son mouvement maritime a été, à l'entrée : de 1,392 navires, jaugeant 116,397 tx.; à la sortie : de 1,322, jaugeant 110,546 tx. Le sucre figure dans ses exportations pour 14,601,800 fr., le café pour 4,269,200 fr., le coton pour 947,200 fr., le tabac pour 864,100 fr.

Il y a été importé, sous pavillon français, 432,000 fr. de mar-

(1) Depuis 1834, et notamment en 1842, sur la demande de M. David, le nombre des employés a été augmenté.

chandises. Il en a été exporté, sous le même pavillon, pour 1,460,300 fr.

Cuba est aujourd'hui la plus riche des îles du golfe du Mexique. Dédaignée dans le dernier siècle, elle n'était considérée que comme station maritime et ferme de bétail. La dévastation de St.-Domingue et la perte faite par l'Espagne de ses colonies de l'Amérique Méridionale lui ont donné une grande importance. Depuis 1805, ses ports déclarés francs et ouverts à toutes les nations y ont concentré un riche commerce. Située entre l'Europe et le continent américain, elle est l'entrepôt naturel des denrées de ces deux parties du monde, et son importance ne cesse de grandir.

En voici la statistique d'après les documens officiels :

Elle compte 704,487 habitans, dont 286,942 esclaves.

Le commerce général de l'île s'est réparti comme il suit en 1831 et 1839 :

Importation.

	1831.		1839.	
D'Espagne	19,624,235	fr.	26,602,570	fr.
De l'étranger	57,439,210	»	89,536,830	»
Commerce d'entrepôt...	9,617,505	»	10,439,600	»
Totaux...	86,680,950	fr.	126,579,000	fr.

Exportation

	1831,		1839.	
Pour l'Espagne........	11,866,490	fr.	13,598,935	fr.
Pour l'étranger........	51,723,155	»	81,416,125	»
Commerce d'entrepôt..	7,444,115	»	12,394,240	»
Totaux...	71,034,760	fr.	107,409,300	fr.

Les principaux articles exportés sont:

		En 1831.	En 1839.
Sucre....................	q. m.	748,435	1,093,100
Café.....................	»	197,669	224,286
Tabac en feuilles...........	»	11,835	23,569
Tabac en cigares..........	»	1,127	4,022
Cire	»	2,965	4,521

Le mouvement général de la navigation a présenté pour résultat :

	En 1831.		En 1839.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
A l'entrée..........	1,780	255,881	2,854	417,020
A la sortie..........	1,637	231,956	2,959	431,903
Totaux........	3,417	487,837	5,813	848,923

En 1831, les diverses branches de revenu de la colonie ont produit :

Douanes maritimes..............	5,399,824	piastres (1)
Impôt territorial.................	1,765,046	»
Retenues sur les revenus du clergé, etc........................	1,389,025	»
	8,553,895	piastres.

Les dépenses totales se sont élevées à 9,140,559 piastres, dont les 5/7 ont été absorbés par la garnison et l'armée.

Le taux moyen des droits de douanes est de 20 p. % pour les importations, et de 8 p. % pour les exportations.

De tous les ports de l'île de Cuba, celui de la Havane offre le plus d'activité pour la navigation ; c'est par ce port que s'effectuent les trois quarts du commerce de l'île. Il a une lieue de longueur sur une largeur moyenne d'une demi lieue. C'est un des plus beaux du monde. Les navires y sont tellement à l'abri des vents les plus violens qu'à la rigueur ils pourraient se passer d'ancres et de cables.

(1) Soit, à raison de 5 fr. 30 centimes la piastre, 28,619,067 francs. En 1839, les recettes effectuées par la douane de l'île de Cuba, se sont élevées à 36,815,300 francs. (30 millions à l'entrée, 6 à la sortie.)

La Havane a reçu 990 navires en 1831 ; 1,068, en 1832 ; 1,563 en 1839.

Elle en a expédié 1,002, en 1831 ; 1,009, en 1832 ; 1,589, en 1839.

Voici la part que chaque pays a pris à cette navigation en 1832 et 1839. Dans les colonnes de 1839, le mouvement effectué entre l'île et les pays étrangers, sous pavillon espagnol, est porté séparément ; il en est de même pour les navires sur lest ou en relâche, qui y sont portés en masse. En 1832, au contraire, ils figuraient au compte de leurs provenances ou de leurs destinations. Je n'ai pu me procurer ces détails dont l'absence ne permet une comparaison exacte entre les deux époques que pour l'ensemble de la navigation.

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	ENTRÉE en 1832.	SORTIE en 1832.	ENTRÉE en 1839.	SORTIE. en 1839.
Etats-Unis	570	550	562	538
Espagne	134	125	277	244
Villes Anséatiques	51	80	24	59
Angleterre	65	53	69	97
Cuba, navires sur lest ou en relâche	52	65	300	238
France	25	20	19	38
Anciennes colonies espa.	69	29	74	48
Côte d'Afrique	20	23	—	—
Hollande	22	16	22	34
Russie	»	27	—	4
Autres contrées	70	46	6	55
Pays étrangers, sous pavillon espagnol	—	—	210	234
Totaux	1,068	1,009	1,563	1,589

Les importations et les exportations de la Havane ont été réparties ainsi qu'il suit, en 1832 et 1839 :

Les chiffres de 1839 pour chaque pays, n'expriment que les opérations effectuées sous le pavillon de sa puissance.

Les transports entre ces pays et la Havane, sous pavillon espagnol, sont portés en masse dans un seul article.

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	Importat. en 1832.	Exportat. En 1832.	Importat. En 1839.	Exportat. en 1839.
	Francs	Francs.	Francs.	Francs.
Espagne..............	13,401,900	7,535,300	17,939,800	7,197,000
Etats-Unis	10,744,000	8,471,000	19,706,100	15,083,100
Villes Anséatiques.....	10,429,500	6,166,600	934,400	4,521,500
Angleterre	6,098,000	8,288,300	5,370,000	7,045,800
France..............	5,888,000	919,300	2,355,500	2,850,500
Pays-Bas.............	3,173,300	1,594,100	988,100	1,706,300
Russie...	1,419,300	3,039,900	—	226,300
Autres contrées.......	»	4,337,300	7,127,100	2,188,100
Pays étrangers sous pavillon espagnol......	—	—	27,323,900	7,820,900
TOTAUX...........	51,154,000	40,351,800	81,744,900	48,639,500

Après le port de la Havane, vient celui de San-Yago. Il a reçu en 1832, 217 navires, il en a expédié le même nombre. Il appartient à une province très fertile (celle de San-Yago), dont les récoltes s'élèvent annuellement à 12,000,000 liv. (1) de café, 35,000 caisses de 400 liv. et 3,000 boucauts de 1,000 liv. sucre, 5,000 boucauts mélasse, 3,000 pipes eau-de-vie de cannes, 50,000 balles tabac, 11 à 12,000 balles de coton, 3,000 liv. indigo. Elle a des mines de cuivre. On en charge, par an, cinq à six bâtimens anglais. Elle exporte aussi des bois d'ébénisterie et de teinture.

En 1832, la valeur des importations dans le port de San-Yago s'est élevée à 8,786,900 fr. Celle des exportations, à 6,319,300 fr.

Le commerce français à San-Yago a fait, de 1831 à 1832, des progrès sensibles. En 1831, nos importations n'avaient été que de 447,360 fr., et nos exportations de 567,800 fr. En 1832, les premières se sont élevées à 644,600 fr.; les secondes, à 693,900 fr. Un entrepôt semblable à celui de la Havane a été accordé à San-Yago par un décret du 20 mai 1834.

Sur la réclamation de M. David, consul de France à San-Yago l'ordre a été donné, en juillet 1834, à la douane de cette ville, de ne prélever à l'avenir aucun droit sur les vivres de campagne et

(1) La livre égale 0 k. 460.

autres approvisionnemens que nos capitaines de commerce seraient amenés à y faire.

Les autres ports de l'île sont Matanzas, Porto-Principe, Trinidad, Baracoa, Manzanillo, Gibaxa et Jagua.

Marseille a des relations assez actives avec Cuba. Les denrées qu'elle en reçoit étant soumises à un droit plus élevé que celles de nos colonies, sont, en général, destinées à la réexportation, principalement pour Gênes, Livourne et le Levant, et au transit pour la Suisse et l'Allemagne. Voici le tableau de la navigation entre notre port et les îles espagnoles.

ANNÉES.	ENTRÉE à Marseille.	SORTIE de Marseille,
1828	11	14
1829	17	14
1830	16	7
1831	11	10
1832	7	6
1833	16	6
1839	86	34
1840	106	12
1841	76	9

Le nombre total des expéditions françaises pour Cuba a été, en 1833, de 38, dont 6 du Havre, 19 de Bordeaux, 6 de Marseille. 4 de Nantes, 1 de Bayonne, 1 de Cette et 1 de Toulon.

Les 76 navires arrivés à Marseille en 1841, jaugeaient 12,277 tx., 28 étaient Français ; 44 Espagnols ; 4 tiers-pavillon ; 26 venaient de la Havane.— 15 de Santiago de Cuba. — 15 de Matanzas. — 17 de Porto-Ricco. — 2 de Mayaquez. — 1 de Guyama.

Les 9 partis jaugeaient 1,371 tx. — 3 étaient français. — 6, dont 1 sur lest, étaient espagnols. — 1 a été expédié pour Porto-Ricco.— 3 pour la Havane.— 4 pour San-Yago.— 1 sur lest pour Matanzas.

Les états publiés par l'administration des douanes comprennent dans un seul chapitre Porto-Ricco et Cuba, sous le titre de : *îles Espagnoles d'Amérique*. En voici les résultats les plus intéressans. Je n'ai pas besoin de dire que l'île de Cuba y tient la plus large

place. De 1832 à 1839 éclate un immense progrès, surtout pour les importations à Marseille. C'est une preuve de l'activité de notre commerce d'entrepôt.

Valeur des importations.

	En 1832.		En 1839.	
En France	3,607,060	fr.	12,529,172	fr.
A Marseille	860,905	»	5,646,059	»

Valeur des exportaitons.

	En 1832.		En 1839.	
De France	9,256,088	fr.	16,541,092	fr.
De Marseille	750,135	»	1,362,627	»

Les valeurs importées en France se sont élevées, en 1833, à 6,825,150 fr., les valeurs exportées à 8,911,002 fr. En 1840, les premières à 17,500,000 fr. (1), les secondes à 17,100,000 fr.

Principaux articles importés des îles espagnoles d'Amérique à Marseille.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Sucre brut	q. m.	1597	8,771	8,526	66,294	57,612
Sucre terré	»	5,015	20,573	35,736	40,684	43,342
Café	»	2,968	4,703	26,592	37,611	23,540
Cacao	»	13	10	—	97	—
Bois de teinture	»	5,751	3,887	20,915	8,224	6,852
Bois de gaïac, cèdre, etc	»	5	289	20	298	185
Coton	»	—	—	1,276	346	3
Cuivre	»	19	4	113	63	45
Tabac fabriqué	»	—	64	20	30	61
Or brut	kil.	12	5	2	—	2
Argent brut	»	23	7	20	26	21
Argent monnayé	»	38	188	972	1,642	747

On voit qu'il y a un progrès notable dans les importations de 1832 à 1833 et de 1839 à 1841.

(1) y compris 649,000 fr. de numéraire.

Principaux articles exportés de Marseille pour les îles espagnoles d'Amérique.

		1831.	1833.	1839.	1840.	1841.
Farine	q. m.	411	—	2,949	608	817
Pâtes d'Italie	»	42	114	349	101	60
Fruits confits au vinaigre, etc	»	149	291	274	537	446
Huile d'olive	»	436	495	1,424	410	506
Marbre scié et ouvré	»	990	614	1,692	1,041	763
Parfumeries	»	49	20	35	39	65
Savon ordinaire	»	881	159	4,542	1,652	278
Chandelles	»	—	—	859	459	170
Vin ordinaire en futailles	hect.	7,699	1,604	2,127	641	2,422
Vin ordinaire en bout	»	312	151	164	44	54
Vin de liqueur	»	226	242	141	119	119
Vinaigre de vin	»	82	19	89	56	77
Eau-de-vie de vin	»	137	52	182	101	235
Liqueur	»	53	29	60	41	57
Poterie	q.m.	245	188	121	155	253
Verrerie	»	130	120	160	108	53
Tissus de chanvre et de lin	»	5	6	2	18	12
Tissus et rubans de soie	kil.	10	209	126	42	124
Tissus de coton	»	629	100	225	359	200
Chapeaux de feutre, paille, ou soie	pièce	224	217	20	64	656
Papier	q. m.	79	17	324	139	157
Peaux tannées et corr.	»	35	83	90	27	1
Peaux ouvrées	»	10	16	12	4	—

Ce commerce s'est largement développé depuis dix ans. Il prendrait encore plus d'extension si, trop souvent, les intérêts des armateurs n'étaient négligés par les maisons de commission auxquelles leurs navires sont adressés. Les Anglais remédient à cet inconvénient en faisant accompagner leurs cargaisons par des agens actifs et intelligens qui traitent eux-mêmes, sur les lieux, avec les marchands en détail et avec les maisons de commerce travaillant pour leur propre compte.

La production du sucre s'est prodigieusement développée dans les îles espagnoles depuis 1825. Cet article peut devenir l'objet d'échanges très importans, mais il est indispensable au succès de

nos opérations que les articles que nous expédions soient mieux appropriés au goût des habitans. Ainsi, nos fabricans s'attachent trop à la qualité intrinsèque des produits, qui coûte toujours plus cher, et pas assez à l'apparence que nos concurrens obtiennent à moins de frais.

Nos draps sont trop corsés. Dans les pays chauds, on leur préfère le drap anglais qui se râpe au bout de six mois. Le tissu de de nos toiles est trop serré; des toiles plus légères conviennent mieux à ces climats. Nos indiennes sont belles, les dessins en sont agréables, leurs couleurs tiennent mieux, elles durent davantage, mais comme on ne veut pas porter trois mois la même robe, la durée importe peu. Nos bronzes sont de bon goût et solides mais trop chers; les mêmes ornemens fabriqués en Angleterre et en Allemagne ne sont, le plus souvent, qu'une simple feuille de cuivre frappée et vernie par le procédé le plus simple et le moins dispendieux.

Les Brémois fournissent maintenant toute la toilerie, et les Anglais la plus grande partie des étoffes de coton, ainsi que la quincaillerie et la ferraille. Il existe dans l'île voisine de la Jamaïque un entrepôt toujours bien assorti, où vont s'approvisionner les principaux détaillans de San-Yago : ces détaillans sont presque tous Catalans. Les Français ont encore dans cette ville quelques magasins de détail, mais il est à craindre qu'ils ne se laissent supplanter dans ce commerce par leurs concurrens, d'ailleurs aussi actifs qu'eux, mais beaucoup plus économes.

Il est encore un de nos produits, les vins du Midi, auquel les vins de Catalogne commencent à faire une concurrence redoutable. La différence des droits que supportent les uns et les autres dans l'île de Cuba y contribue pour beaucoup ; aussi, des réclamations à cet égard ont-elles été adressées au cabinet de Madrid par le gouvernement du roi.

Nos articles de mode sont toujours recherchés (1834).

CHAPITRE XXIII.

POSSESSIONS ANGLAISES D'AMÉRIQUE.

Navigation entre ces pays et Marseille. — importations et exportations. Effet de l'émancipation des esclaves

Les relations de Marseille avec ces possessions sont peu importantes. En 1839, elle n'en a reçu aucun navire; elle leur en a expédié deux, dont les chargemens ont été évalués à 268,762 fr.

En 1840, il nous est venu de la Trinité un navire français, de 132 tonneaux. Il a été expédié de Marseille pour Québec 3 navires anglais, dont 2 sur lest.

En 1841, un navire anglais, de 299 tonneaux est arrivé de Québec à Marseille; un autre navire anglais, de 192 tonneaux, est parti de Marseille pour ce port.

Les importations des possessions anglaises d'Amérique à Marseille, sont presque nulles; quant aux exportations on peut en juger par le chiffre ci-dessus, de 268,762 fr., et par les quantités suivantes des principaux articles exportés en 1839 :

Farine, 182 quintaux métriques. — Riz, pomme de terre et légumes secs, 253 qx. mét. — Pâtes d'Italie, 65 qx. mét. — Fruits secs ou confits, amandes, noix, noisettes, sirops, bonbons et confitures, 166, q. m. — Huile d'olive, 132, q. m. - Jus de citron, 62 q. m. — Parfumerie, 14 q. m. — Chandelles 20 q. m., — Tabac fabriqué, 70 q. m. — Vins et liqueurs, 165 hectolitres. — Étoffes et rubans de soie, 694 kil., etc.

L'émancipation des esclaves dans les Antilles-Anglaises, a produit un énorme déficit dans leur production. La récolte du sucre qui était à la Jamaïque, en 1837, de 70,900 boucauts, n'était plus que de 53,800 en 1838. — De 43,500 en 1839. — de 34,100 en 1840.

La récolte à Sainte-Lucie a diminué de 1,170 boucauts de 1839 à 1840.

A la Barbade, comme à la Jamaïque, le déficit dans le revenu a déterminé l'assemblée coloniale à voter une augmentation de droits de douane à l'entrée et à la sortie.

CHAPITRE XXIV.

ÉTATS-UNIS.

Progrès du commerce, de la marine, et de la production aux États-Unis, depuis 1783. — Heureux effets des tarifs modérés. — Abandon du système libéral. — Commerce de Marseille avec les États-Unis.

Les Etats-Unis dont l'existence politique date seulement du traité de Paris du 5 septembre 1783, sont une des preuves les plus remarquables du haut point de prospérité auquel le commerce et l'industrie peuvent élever une nation.

Sous la domination anglaise, le nombre total des habitans de l'Union s'élevait à peine à trois millions d'âmes, il dépasse déjà dix-sept millions.

En 1774, les importations de cette contrée montaient seulement à 30,500,000 fr., et les exportations à 35,000,000. Depuis, elles se sont élevées aux chiffres ci-après :

(COMMERCE GÉNÉRAL.)

		Importations.	Exportations.
Moyenne	1804 — 1808....	565,866,667	432,614,579
»	1814 — 1818....	527,049,892	343,848,904
»	1824 — 1828....	458,514,614	434,887,339
»	1834 — 1838....	769,177,312	619,316,887
Année	1839............	864,500,000	645,500,000
»	1841	662,226,048	646,193,658

En 1833, New-York a reçu 53,214,402 dollars (1); en 1839. 99,882,438. Elle a exporté une valeur de 26,000,945 dollars en 1833; et de 33,268,099 en 1839.

La plus grande importation après celle de New-York est celle de Boston; en y comprenant celle de quelques ports secondaires du Massachussets, elle a été de 18,118,900 dollars en 1833, et de 19,385,223, en 1839.

La seconde ville pour l'exportation est la Nouvelle-Orléans qui a exporté pour 16,530,394 dollars en 1833, et pour 33,181,167 en 1839.

Les pays qui figurent pour les sommes les plus considérables dans le tableau du commerce des Etats-Unis sont :

Importations,

		1833.	1839.
L'Angleterre	dollars	42,406,924	66,089,000
La France	»	12,754,615	32,531,000
Cuba et Porto-Ricco.	»	8,958,039	16,342,000
Mexique..........	»	4,293,954	3,127,000
Chine...........	»	5,344,907	3,679,000

Exportations.

		1833.	1839.
L'Angleterre	dollars	37,268,556	61,077,000
La France........	»	13,244,698	18,231,000
Cuba et Porto-Ricco	»	5,707,262	6,983,000
Mexique..........	»	3,614,385	2,787,000
Chine.............	»	1,260,522	1,534,000

La marine n'a pas fait de moindres progrès. La neutralité de son pavillon, pendant les guerres européennes, lui a permis de prendre une extension que depuis 1815 elle a su conserver et accroître. Les Américains, pleins de confiance dans leur supériorité maritime, se sont attachés à faire prévaloir, dans leurs relations avec l'extérieur, le système de liberté et de réciprocité appliqué à la navigation. Ils ont proposé aux puissances étrangères l'abolition de tout droit différentiel; presque toutes y ont accédé. Cette politique suivie avec constance et succès, leur a assuré non-seulement

(1) Le dollar égale 5 fr. 33 1/3.

le transport de leurs échanges commerciaux, mais a même étendu leur commerce de fret à une grande quantité de produits étrangers.

En 1832 et 1839, le mouvement des ports de l'Union a présenté les résultats suivans :

Entrée et sortie.

	En 1832.	En 1839
Tonnage américain......	1,924,487 tx.	2,969,207 tx.
Tonnage étranger (1)....	780,543 »	1,236,653 »
	2,705,030 tx.	4,205,860 tx.

Le sol des Etats-Unis est très riche. Il offre de nombreuses ressources par la variété de ses produits. Presque toutes les céréales y sont cultivées. La culture du riz et de l'Indigo a lieu particulièrement dans les deux Carolines, la Géorgie et la Louisiane. Le lin et le chanvre dans les vallées humides donnent un très grand rapport. On a introduit avec succès dans quelques parties de la Pensylvanie la vigne d'Europe. Le tabac se cultive particulièrement dans le Maryland, la Virginie, la Louisiane, une partie du Kentucky et de l'Ohio. La canne à sucre croît dans la Louisiane et la Géorgie. Le coton peut se cultiver jusqu'au 32e degré de latitude. Il forme la production principale des états situés au Sud de la Virginie.

Voici le tableau des récoltes de cet article depuis 1825 :

1825....................	560,000 balles (2)
1827....................	937,000 »
1828....................	712,000 »
1829....................	857,743 »
1830....................	976,846 »

(1) Les progrès que la marine marchande française est parvenue à faire dans les relations avec les États-Unis, est digne de remarque; le tableau décennal de 1827 à 1837, nous la montre ne transportant que 20 mille tonneaux, sur un mouvemement total de 170 mille tonneaux, c'est-à-dire n'y prenant qu'une part égale à 12 pour cent. Cette part a beaucoup augmenté dans ces derniers temps; les états de douanes constatent qu'elle s'est élevée, en 1839, à 40 mille tonneaux sur 200 mille environ, c'est-à-dire à 20 pour cent.

(2) La balle pèse, selon le lieu de provenance, de 140 à 180 kil.

1831	1,038,847	balles
1835	1,254,328	»
1836	1,360,725	»
1837	1,422,930	»
1838	1,801,499	»
1839	1,360,532	»
1840	2,177,835	»
1841	1,634,945	»

La consommation des fabriques de l'Union est annuellement de près de 300,000 balles ; en 1830 elle était de 150 à 200 mille balles. Elle n'était en 1800 que de 500 balles. Ce fait donne une haute idée des progrès de l'industrie américaine.

L'exportation a été en 1831 de 772,763 balles, savoir : 127,029 pour la France ; 618,718 pour la Grande-Bretagne ; et 27,036 pour d'autres pays d'Europe. En 1840, de 1,817,720 balles ; en 1841, de 1,307,377 (1).

La prospérité commerciale et industrielle des Etats-Unis était due principalement à la sagesse et à la libéralité de leurs lois de douanes. La rigueur des tarifs avait été adoucie à diverses reprises. On avait reconnu généralement l'erreur commise en 1816 dans l'établissement de droits trop élevés. Des hommes éminens avaient consacré leur talent à combattre le système protecteur exclusif, contre lequel tant de plaintes s'élèvent en France. Voici comment s'exprimait, dans un rapport à la législature, en 1830, M. Camberleug, un des hommes que l'opinion américaine place le plus haut parmi ses hommes d'état :

« Quelques bonnes qu'aient pu être les intentions de ceux qui » ont fait nos lois restrictives, ces lois ne peuvent tendre qu'à *diminuer la consommation, augmenter l'impôt et détruire le commerce*. On croit communément qu'en conséquence de l'élévation » des droits, nos manufacturiers sont actuellement dans une condition plus prospère qu'ils ne seraient si aucun changement n'était survenu dans nos lois. C'est une grave erreur. En jetant les » yeux sur l'ensemble de l'Union, on voit que nous sommes

(1) La Grande Bretagne et la France absorbent à elles seules presque toute la quantité de cotons américains exportés ; la première dans la proportion des quatre cinquièmes ; la seconde dans la proportion d'un cinquième environ. Depuis 1831, l'importation de la France s'est accrue d'un peu plus du quart ; celle de la Grande-Bretagne, de moitié.

» une nation tout aussi agricole et tout aussi peu manufacturière
» qu'à l'époque de l'adoption de la Constitution.

» Il est évident que nous sacrifions les riches ressources d'un
» pays jeune en donnant un développement forcé à l'industrie manufacturière. Depuis que le nouveau système est en vigueur
» complète, le changement devient annuellement et rapidement
» plus défavorable à notre navigation. La proportion du tonnage
» étranger au tonnage américain était, en 1824, de 9 pour cent;
» en 1825, de 10; en 1826, de 11; en 1827, de 14; en 1828,
» de 15 pour cent. »

Ces sages principes avaient triomphé et trouvé leur application dans l'acte adopté le 26 février 1833 par le congrès, fixant le maximum des droits à 20 pour cent.

Le commerce français avait aussi obtenu une réduction considérable sur les droits d'entrée établis sur les vins.

Ces droits étaient, avant 1832, de 42 fr. l'hectolitre pour les vins en bouteille, de 21 fr. pour les vins blancs en futaille, de 14 fr. pour les vins rouges. Diminués le 1er février 1832, ils avaient été réduits le 3 mars 1834, à 15 fr., 7 fr. et 4 fr.

Non seulement les droits que nous payions étaient peu considérables, mais nous avions encore un avantage quant aux droits que payaient les vins étrangers. Cet avantage pouvait être ainsi apprécié: sur certaines qualités de vins il était de 6 fr., sur d'autres de 5 fr., sur d'autres, enfin, de 3 fr. Calculé par tonneaux, et non par hectolitres, c'était un avantage de 30 à 60 fr.

Aujourd'hui, il n'en est plus ainsi; l'Union a déserté les principes auxquels elle devait sa prospérité. Tous les droits ont été élevés. Un esprit de vertige, d'aveuglement et d'ingratitude la pousse à des mesures hostiles au commerce français. Elle ne tardera pas à s'en repentir. Nous en avons pour garant les paroles déjà citées de M. Camberleug.

On a vu combien notre commerce avec les Etats-Unis est inférieur à celui des Anglais. La cause de cette infériorité a été plusieurs fois exposée dans l'enquête provoquée en 1834 par M. Duchâtel. Cela tient, a-t-on dit, plutôt au manque de capitaux de la part des fabricans français et des maisons de commerce de France qu'à la différence qui peut exister entre notre fabrication et la fabrication anglaise, Nos produits sont goûtés, ce sont les capitaux qui manquent. L'association seule peut les procurer en France comme en Angleterre. La plupart des expéditions anglaises sont faites par des compagnies. Quand ont entend parler en Amérique d'une mai-

son de commerce colossale, on peut être sûr d'avance que c'est un comptoir anglais. Ces riches maisons écrasent notre concurrence. Si nous pouvions faire des avances aussi considérables qu'elles, nous lutterions avec succès. Le moyen est connu, que le commerce français l'emploie, et il décuplera en peu de temps la valeur de ses exportations.

Le projet de loi présenté à la Chambre des Députés le 1er décembre 1834 par M. Duchâtel, renferme une disposition favorable au commerce américain. C'est celle qui statue que les indigos importés d'Amérique cesseront d'être frappés d'un droit plus élevé que ceux importés de l'Inde. Les navires français ont retrouvé dans le transport de cet article des ports de l'Union, notamment de celui de New-York, un fret avantageux que l'augmentation du droit leur avait fait perdre.

Le département des Bouches-du-Rhône est particulièrement intéressé aux progrès du commerce avec les Etats-Unis; il y trouve un débouché considérable pour les produits de son sol et de son industrie, et principalement pour ceux de ses vignobles. Nos chais ont réalisé des bénéfices importans sur la vente des vins imitation de Xérès et de Madère, destinés à New-York et à la Nouvelle-Orléans (1). (1834)

Le commerce de Marseille avec les Etats-Unis ne date que de leur indépendance. Avant 1780, les Américains n'avaient qu'une faible marine marchande, et la crainte des corsaires les empêchait d'entrer dans la Méditerranée.

Pendant la guerre de l'indépendance, il se fit à Marseille, pour les Etats-Unis, quelques expéditions d'armes, de munitions et d'articles manufacturés. Elles n'y réussirent pas très bien.

Les retours consistaient seulement en riz, tabacs et farines.

(1) Des plaintes se sont souvent élevées sur la qualité des vins importés de France aux États-Unis. En 1838, une circulaire de M. le ministre du commerce et des travaux publics, appela l'attention des chambres de commerce sur le discrédit dans lequel les vins de Champagne étaient tombés aux États-Unis par suite des fraudes commises dans ce genre d'expéditions.

Cette communication amena la révélation d'un fait curieux qui n'est pas sans importance, à savoir que la Suisse expédie aux Etats-Unis par la voie de France des vins façon de Champagne. En effet, les relevés des douanes constatent qu'en 1836, par exemple, la Suisse a envoyé en transit pour les Etats de l'Union 73,000 litres de vin de diverses espèces. Aussi les expéditeurs français croient-ils pouvoir sans injustice rejeter sur ces imitations la plupart des reproches qu'ils ont reçus.

Interrompues pendant le règne de la terreur et de la république, les relations de Marseille avec les Etats-Unis ne furent reprises qu'en 1800. Il vint, depuis lors, 40 à 50 navires par an chargés des produits de leur propre territoire, des denrées des Antilles, de l'Amérique Méridionale, de l'Inde et de la Chine, des morues et d'huile de poisson de leur propre pêche.

Ils prenaient en retour des vins, eaux-de-vie, huiles, savons, soieries, mercerie, crême de tartre, chapellerie, salaisons, dont ils approvisionnaient les colonies françaises des Antilles, l'île de France, etc.

Les Américains devinrent aussi, à l'abri de leur neutralité, des intermédiaires nécessaires dans les rapports des divers peuples de la Méditerranée; ils firent avec succès, mais pour leur propre compte, le commerce de la Sicile et du Levant avec Marseille. Cela dura jusqu'en 1809, époque de l'établissement du système continental et de l'interdiction du commerce des neutres. Alors et jusqu'à la Restauration, le commerce des Américains avec Marseille fut réduit à quelques opérations par le moyen des *licences*.

Depuis 1815, il arrive annuellement à Marseille 80 à 100 navires américains, dont plus de la moitié viennent directement des Etats-Unis, et les autres de Cuba, du Brésil, de Rio de la Plata, du Bengale, de Java et de la Chine.

Une grande partie des articles qu'ils importent se vend en entrepôt ou se réexporte pour la Suisse, le Piémont, la Barbarie, etc.

Lorsque la valeur des importations des navires américains est supérieure à celle de leurs exportations, la différence se solde en piastres effectives pour les navires qui vont entreprendre de nouveaux voyages dans l'Inde et dans la Chine, et en lettres de change sur Londres pour ceux qui retournent en Amérique.

Voici le tableau de la navigation directe des Etats-Unis avec la France et Marseille depuis 1825; elle se fait presque exclusivement sous pavillon américain.

ANNÉES.	NAVIRES ENTRÉS		NAVIRES SORTIS	
	en France.	à Marseille.	de France.	de Marseille.
1825......	248	43	175	41
1826......	412	57	165	38
1827......	348	59	216	62
1828......	288	45	171	36
1829......	341	83	192	58
1830	346	81	143	44
1831......	258	72	213	45
1832......	355	83	264	45
1833......	359 (1)	90	301	53
1839......	328	51	301	46
1840......	465	76	391	48
1841......	—	64	—	53

Les 64 navires entrés à Marseille, en 1841 (tous chargés), jaugeaient 17,861 tx. : 5, de 1,080 tx., étaient Français; 58 de 16,492 tx., Américains ; 1, de 289 tx., Suédois. 28 venaient de New-York, 20 de la Nouvelle-Orléans, 5 de Boston, 3 de Mobile, 2 de Philadelphie, 2 de Richemond, 3 de Charlestown, 1 de Baltimore.

Les 53 navires sortis (dont 7 sur lest), jaugeaient 14,895 tx. : 2 de 479 tx., étaient Français ; 41, de 12,320 tx., étaient Américains; 10 de 2,096 tx., sous tiers-pavillon. 29 sont partis pour New-York, 13 pour la Nouvelle-Orléans, 5 pour Boston, 2 pour Philadelphie, 2 pour Baltimore, 2 pour Charlestown.

Voici maintenant les chiffres des importations et des exportations. Marseille n'y tient pas un rang digne de son importance. Il semble que la facilité de ses rapports avec l'Alsace et la Suisse devrait lui permettre d'accroître ses importations en coton américain, de même que sa proximité de Lyon devrait faire préférer son intermédiaire pour les exportations de soieries, principal aliment du commerce avec les Etats-Unis. Il ne manque pour cela qu'un peu plus de hardiesse et d'union dans les capitaux et sur-

(1) Dont 200 au Havre, 90 à Marseille, 32 à Bordeaux, 8 à Nantes, 13 à La Rochelle, 3 à Dunkerque, 1 à Dieppe, 4 à Cherbourg et Caen, 1 à Saint-Malo, 6 à Cette, et 1 à Toulon.

tout un service régulier de paquebots à voile comme il en existe un au Hâvre. Nous faisons des vœux pour son prompt établissement, persuadé que l'accroissement qui en résulterait, dans nos rapports avec les Etats-Unis, assurerait le succès de l'entreprise (1).

Valeur des importations (y compris le numéraire).

	en France.	à Marseille.
En 1792.....	25,098,000 fr.	—
En 1828....	83,738,515 »	7,452,267 fr.
En 1832.....	92,760,821 »	13,036,073 »
En 1833.....	101,159,302 »	—
En 1839.....	105,054,278 »	6,466,973 »

Valeur des exportations (y compris le numéraire).

	de France.	de Marseille.
En 1792....	5,622,000 fr.	—
En 1828....	69,067,039 »	5,259,393 fr.
En 1832....	88,154,112 »	5,685,916 »
En 1833....	135,144 061 »	—
En 1839....	207,822,939 »	10,648,096 »

***Principaux articles importés des États-Unis à Marseille, en* 1832, 1833, 1839, 1840 *et* 1841.**

		1832	1833	1839	1840	1841
Viandes salées........	q.m.	317	1,382	218	372	4,454
Peaux grandes........	»	716	549	86	78	418
Suif et saindoux..	»	—	52	—	—	3,264
Laines................	fr.	19,149	46,385	23,499	—	3,003
Cire..................	q.m.	128	587	288	22	17
Graisse et fanon de baleine..............	»	4,883	—	182	418	531
Farine de froment......	»	3,657	306	—	485	—
Riz..................	»	2,272	8,597	3,470	99	1,899
Sucre brut............	»	315	427	—	828	172

(1) J'ai lu dans un journal américain que ce service allait être établi entre Marseille et New-York. Les départs seraient mensuels.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Sucre terré	q.m.	3,598	3,361	266	824	—
Café..................	»	36,440	29,515	2,039	3,303	1,864
Poivre et piment.......	»	2,283	1,185	135	2,460	237
Thé...............	»	92	105	92	28	5
Tabac en feuille.......	»	125	3,731	3,565	6,172	19,578
Camphre, brai et colophane..............	»	204	565	4,970	1,691	8,271
Bois merrain......	millions de dou.	0.9	1.2	0.1	0.2	0.7
Bois de teinture........	q.m.	31,227	20,159	17,099	18,632	12,226
Bois d'ébénisterie	»	2,614	—	36	112	46
Coton................	»	39,306	30,485	24,611	53,369	56,261
Nitrate de potasse.	»	80	—	—	358	1,304
Nitrate de soude.......	»	866	—	—	—	939
Quercitron.............	»	3,644	6,201	2,930	5,747	3,363
Indigo.............	»	7	33	—	—	10
Rhum et eau-de-vie de mélasse............	hect.	47	147	20	-	324
Argent monnayé......	kil.	30	15	—	57	40

Principaux articles exportés de Marseille pour les États-Unis,

		1832	1833	1839	1840	1841
Laines...............	q.m.	2	174	2,311	—	789
Fruits secs ou frais ou confits au vinaigre...	»	553	3,954	5,306	1,813	4,232
Amandes, noix et noisettes..............	»	3,084	9,418	7,469	586	3,547
Gommes pures exotiques	»	653	340	1,057	121	1,066
Opium..............	»	1	67	1	3	—
Huile d'olive..........	»	2,468	3,225	3,683	2,196	4,988
Huile volatile..........	»	39	134	127	113	89
Liége ouvré, bouchons.	»	773	804	667	615	533
Garance moulue.......	»	1,828	2,448	14,028	10,131	19,048
Chardons-cardières....	»	—	13	447	92	80
Sumac...............	»	501	1,309	713	291	—
Galles pesantes.......	»	132	26	79	35	223
Marbre scié et ouvré...	»	304	34	46	1,376	179
Soufre brut...........	»	—	—	4,542	552	1,020
Soufre épuré et sublimé.	»	3,094	2,097	4,969	2,012	6,660
Plomb brut...........	»	2,342	—	—	—	—
Sel marin.............	»	24,798	29,097	2	10,488	1,205
Crême de tartre........	»	1,220	2,054	1,541	767	1,496

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Acétate de cuivre.....	q.m.	537	1,840	1,126	622	877
Indigo............	»	51	68	—	—	—
Savon...............	»	1,362	1,412	2,220	1,254	1,387
Sucre raffiné..........	»	16	541	5	8	68
Vin ordinaire en fut (1)..	hect.	36,316	32,617	35,936	20,689	17,232
Vin ordinaire en bouteil.	»	1,792	1,171	1,271	103	583
Vin de liqueur en futail.	»	7,827	8,973	4,327	2,786	13,020
Vin de liqueur en bout.	»	1,113	1,962	1,044	568	897
Vinaigre de vin.......	»	87	165	70	3	161
Eau-de-vie de vin......	»	297	2,358	1,286	295	438
Verrerie...............	q.m.	2,335	2,612	2,606	869	1,322
Couvertures de laine....	»	776	1,148	664	645	306
Autres tissus de laine...	»	3	2	6		
Tissus de soie.........	kil.	757	2,793	1,114	542	622
Tissus de coton........	»	941	223	1,097	209	1,884
Monnaie d'or	»	64	—	20	—	—
Monnaie d'argent	»	1,426	181	—	400	250

Les importations des Etats-Unis à Marseille se sont accrues de 1828 à 1832 dans une proportion plus forte que dans le reste de la France, mais depuis, elles ont éprouvé une bien grande diminution. Les exportations au contraire, stationnaires de 1828 à 1832, ont ensuite suivi le progrès des autres ports. Le Havre fait pour

(1) Total des vins exportés de Marseille pour les États-Unis :
En 1833, 44,724 hectolitres de toute sorte.
En 1832, 47,050. — En 1831, 43,457.
En 1830, 39,718. — En 1829, 43,701.
En 1828, 16,011. — En 1827, 30,278.
En 1826, 31,603. — En 1825, 43,191.
En 1824, 22,830. — En 1823, 45,501.
En 1822, 11,102. — En 1821, 26,298.
En 1820, 15,299.

On voit que l'introduction de la culture de la vigne aux États-Unis n'a pas nui à l'exportation de nos vins pour ce pays. La réduction des droits à l'entrée a exercé une influence heureuse sur ce commerce. L'exportation de 1834 a été de 54,363 hectolitres. — 1835, 79,477. — 1836, 74,909. — 1837, 33,428. — 1838, 38,880. — 1840, 24,146. — Pendant la même annnée (1840) la quantité de vins exportés de France (non compris les vins ordinaires en futailles et en bouteilles de la Gironde) a été de 44,412 hect. La part de Marseille dans l'exportation de la France (Bordeaux excepté pour les vins ordinaires, mais non pour les vins de liqueur) a été ainsi qu'il suit : Vins ordinaires, 3 cinquièmes. — Vins de liqueur, 4 cinquièmes. La diminution qu'on remarque dans les dernières années a pour cause la crise financière qui afflige les États-Unis depuis 1837.

les Etats-Unis le plus d'armemens. C'est le résultat de sa position. Il est le point de départ et d'arrivée des paquebots entre la France et l'Amérique. Sans doute Marseille ne peut prétendre, à cause de son éloignement, à une part aussi active et aussi considérable dans le commerce des Etats-Unis ; il est évident néanmoins, je viens de le montrer, qu'elle peut accroître ses relations. Des expéditions dirigées avec sagesse, mais sans trop de timidité, procureraient de nouveaux et importans débouchés aux produits du sol et des manufactures de la Provence et du Languedoc.

Les Etats-Unis ont un vaste système de banques et de crédit. La liberté illimitée laissée à ces établissemens a donné lieu à de graves perturbations et à de nombreux abus. Un parti a pris prétexte de ces abus pour demander non la réforme, mais le renversement de l'institution. La démocratie à laquelle la constitution américaine fait une trop large part, la démocratie, malgré des terres immenses livrées à sa dévorante activité, malgré l'absence de tout voisin dont les armes pourraient menacer la grandeur et l'indépendance du sol, la démocratie est là ce qu'elle est partout, ce qu'elle a été de tous les temps, c'est-à-dire, inquiète jusqu'à la fureur pour le maintien de ses préjugés même les plus barbares, jalouse à l'excès de toutes les supériorités, du talent, de la gloire, de la vertu et de la fortune. Elle s'est donc jointe aux ennemis de la banque sans se douter qu'elle servait les passions de quelques ambitieux, et le monde a été témoin du spectacle affligeant, mais ordinaire dans les républiques, d'un peuple qui s'insurge contre les causes de sa prospérité (1835.) (1)

Car, enfin, c'est au crédit, c'est-à-dire aux valeurs créées par les banques que les Etats-Unis doivent leur immense prospérité. C'est le crédit qui a fécondé leur sol, bâti leurs villes, élevé leurs fabriques, construit leurs routes. C'est le crédit qui a couvert leurs fleuves, leurs lacs, leurs mers de bateaux à vapeur, et qui a fait flotter leur pavillon au premier rang dans tous les ports du monde.

(1) La guerre déclarée aux Banques par Jackson soutenu du parti démocratique est l'origine de la crise financière qui a produit aux États-Unis les désastres dont nous sommes les témoins et que je prévoyais en 1835.

CHAPITRE XXV.

MEXIQUE.

Commerce du Mexique en 1802, 1820, 1822. — Ses productions. — Mouvement de ses ports principaux. — Marchandises françaises qui s'y débitent. — Numéraire importé du Mexique en France, de 1828 à 1840. — Échanges avec la France et avec Marseille. — Guatimala. — Texas.

En 1802, le Mexique consommait 22,000,000 piastres de marchandises d'Europe, qu'il payait avec 9,000,000 p. de produits naturels et 17,000,000 p. en or et en argent.

En 1820, les importations d'Europe et d'Amérique n'étaient plus que de 13,551,717 piastres; en 1821, de 7,245,052; en 1822, de 3,723,019. Les exportations étaient, en 1820, de 10,893,700 piastres; en 1821, de 9,969,517; en 1822, de 10,307,459.

A cette époque, l'Espagne prenait encore la plus large part au commerce du Mexique. Devenu indépendant, il a ouvert ses ports à toutes les nations: il en est résulté un accroissement dans son commerce extérieur, accroissement qui serait bien plus important sans les troubles politiques qui n'ont cessé de déchirer et d'appauvrir ce beau pays.

Outre toutes les céréales et les fruits, le Mexique produit du sucre, du vin, du coton, du cacao, de la vanille, de la salsepareille, du jalap, du bois de campêche et un peu d'indigo.

La culture du mûrier, l'éducation des vers à soie et de la cochenille commencent à prendre une grande importance. Les productions marines sont les perles de la Californie, le murex et la coquille de Monterey, sur les rivages de la nouvelle Californie. L'entrée du golfe de ce nom abonde en cachalots.

La grande richesse du Mexique est dans ses mines d'or et d'argent. L'argent donne annuellement 537,000 kil., et l'or, 1,600.

La quantité de monnaie frappée seulement à Mexico, de 1690 à 1830, monte à plus de 7 milliards 200 millions de francs. Les montagnes du Mexique contiennent aussi du fer, du plomb, du cuivre et du sel gemme.

Il entre, année commune, dans les ports du Mexique 1300 bâtimens marchands (1). Sept ports principaux sont fréquentés par les navigateurs étrangers sur la côte orientale du Mexique.

Parmi ces ports, la *Vera-Cruz* est le seul qui puisse recevoir de grands bâtimens. Mais le mouillage en est mauvais : de sorte que les navires de commerce vont à l'île des Sacrifices, lorsque leur tirant d'eau ne leur permet pas d'aller à Alvarado.

L'immense contrebande qui se fait au Mexique et qui a provoqué de rigoureuses mesures, ne permet pas de présenter un relevé exact du commerce de ce pays ; aussi ne peut-on prendre que comme une information incomplète, celle qui résulte des chiffres suivans :

Pendant l'année 1830, les importations de la Vera-Cruz ont été de 50,932,500 francs environ, et les exportations de 24,347,400 francs.

Les marchandises importées de France dans ce port, ont été évaluées à 10,700,000 fr. ; les expéditions de la Vera-Cruz pour la France n'ont pas dépassé 7,450,400, dont 6,004,200 francs en numéraire.

Alvarado prend chaque jour une nouvelle importance, en raison de la sécurité complète que ce port offre aux navires qui ont dépassé la barre : mais ce passage n'est pas sans difficulté et il ne faut pas s'y présenter sans pilote.

Tampico de Tamaulipas a été ouvert à la navigation étrangère en 1824. Ce port, qui est en possession d'approvisionner une grande partie de l'intérieur, est surtout fréquenté par les Américains de la Louisiane. C'est aussi l'un des points les plus importans pour le commerce de la France en raison du débouché qu'il peut offrir aux eaux-de-vie et surtout aux toileries ainsi qu'aux cotonnades : d'ailleurs le mouillage en dehors est beaucoup moins dangereux qu'à la Vera-Cruz et à Alvarado.

Le commerce de Tampico est en progrès. Le nombre des navires entrés qui, en 1824, n'avait été que de 36, s'est élevé, en 1831, à 105.

(1) Annuaire du commerce maritime. 1833.

La France figure en troisième ligne dans la navigation de Tampico, après les Etats-Unis et l'Angleterre.

Les importations s'y sont élevées, en 1832, à la somme de 4,791,000 fr., dont 3,063,500 francs des Etats-Unis, 632,400 de l'Angleterre et 472,500 de France.

Dans le total des importations effectuées par les Etats-Unis, les produits français entrent pour un cinquième environ et ceux de l'Angleterre pour deux cinquièmes. On se demande, à cette occasion, comment les négocians français ne font pas de nos colonies des Antilles un entrepôt pour le Mexique.

Les exportations de Tampico en 1832, se sont élevées à 13,239,100 fr. L'Angleterre y figure pour 8,823,800 fr., les Etats-Unis pour 4,020,400 fr., et la France pour 378,000 fr.

Soto la Marina n'était guère fréquenté que par de très petits bâtimens, la plupart contrebandiers, partis de la Nouvelle-Orléans et de la Havane. Pour mettre un terme à ce commerce illicite, le Président a rendu le 31 juillet 1833, un décret qui ferme le port de Soto la Marina aux navires étrangers.

Campêche et Tabasco approvisionnent non seulement tout le Yucatan, mais encore une grande partie du Guatimala, dont ils exportent aussi les produits. La province de Yucatan a exporté par le port de la *Laguna de Terminos*, en 1837, 70,787 q. m. bois de Campêche; en 1840, 231,300.

Il est à regretter que le commerce français ne dirige pas ses vues sur le port de *Matamoros*. Une grande population de consommateurs qui ne peut recevoir des marchandises étrangères que par cette place et par Tampico, offre à nos négocians un débouché assez étendu. Les navires de 120 à 125 tx. peuvent y entrer. Lorsqu'il y a insuffisance d'eau, des allèges sont toujours prêtes à faire le service. De bons pilotes et un bateau à vapeur assurent la prompte entrée des bâtimens dans le port.

Toutes les époques de l'année ne sont pas également favorables pour la vente des produits étrangers sur la côte du Mexique.

Si l'on veut se défaire promptement et avec avantage des marchandises européennes, il faut y aborder de la fin d'octobre au commencement d'avril, saison pendant laquelle les habitans de l'intérieur ne craignant plus le *vomito* auquel ils sont plus exposés que les étrangers, se déterminent à descendre sur le littoral pour y former leurs approvisionnemens. Il est vrai que cette saison est celle des ouragans du Nord-Ouest, mais c'est un obstacle qu'on

peut braver avec moins de danger qu'on ne le pense communément (1).

Les Français pourraient occuper le premier rang au Mexique, s'ils s'appliquaient à profiter des dispositions favorables des Mexicains envers eux. Le nombre des produits du sol et des manufactures de la France qui peuvent trouver un débouché avantageux au Mexique est très étendu. En voici l'indication sommaire telle que je l'ai publiée en 1835 ;

Vins et eaux-de-vie, vinaigre blanc, huile d'olive et d'amande douce, fruits secs.

Il faut des vins analogues à ceux de Catalogne, lesquels sont préférés à ceux de Bordeaux, que l'on trouve sans force et sans couleur. Il est indispensable aussi d'imiter les eaux-de-vie espagnoles par une couleur plus foncée et un plus grand degré de force.

Toiles de Bretagne par pièces de 5 aunes 1/2.

Coutils blancs et fins pour pantalons d'été.

Fil à coudre blanc. On ne connaît au Mexique que le fil anglais. Pour que le fil français puisse y être de bonne défaite, il faut imiter le fil anglais dans la division des écheveaux, dans le degré de torsion et dans la manière dont il est empaqueté. Nos écheveaux sont généralement trouvés trop forts et notre fil trop tordu.

Mouchoirs de chollet et de batiste.

Draps légers de belle qualité dans les couleurs foncées, bien lustrés. Les draps communs sont prohibés.

Habillemens confectionnés.

Casimirs, mérinos, shalls, flanelle blanche.

Chapeaux fins. Pour obvier aux frais de transport que le volume de cet article occasionne, il faudrait les envoyer pliés à plat avec toutes leurs garnitures et prêts à être mis en forme et montés.

Indiennes, percales et taffetas.

Bas de soie 2/3 pour femmes, 1/3 pour hommes.

Rubans satin par pièces de 12 aunes dans les numéros 1, 1 1/2, 2, 3, 4, 5.

Bijouterie fausse, éventails, eau de cologne.

Glaces moyennes, cadres riches et de bon goût.

Armes. Pistolets demi-arçon et de poche, canons en cuivre ; quelques fusils de chasse doubles et simples.

(1) Documens communiqués par le président du bureau du commerce, 1825.

Il n'existe pas de grandes routes au Mexique. Le commerce n'a d'autre ressource pour ses transports que l'emploi des bêtes de somme. Le poids fixé pour la charge d'une mule est de 16 arrobes ou 200 kilog. divisés en deux parties égales. Les objets destinés à être importés au Mexique doivent donc être répartis en colis susceptibles d'être acceptés par les muletiers.

Les métaux précieux forment le principal objet de retour des cargaisons importées au Mexique.

Le montant du numéraire importé du Mexique en France a été :

En 1828	de	20,709,640	fr.
En 1829	de	13,482,461	»
En 1830	de	10,585,050	»
En 1831	de	5,158,350	»
En 1832	de	3,404,310	»
En 1833	de	5,552,035	»
En 1834	de	4,529,260	»
En 1835	de	3,652,182	»
En 1836	de	3,231,750	»
En 1837	de	4,247,710	»
En 1838	de	2,297,714	»
En 1839	de	5,234,030	»
En 1840	de	2,749,475	»

Bordeaux est le port de France dont les rapports avec le Mexique sont le plus actifs. L'expulsion des familles espagnoles de cette république et l'établissement des paquebots entre Vera-Crux et Bordeaux ont été l'occasion de fréquentes communications.

Le nombre des navires français expédiés de France pour le Mexique en 1833, a été de 25, dont 16 de Bordeaux et 9 du Havre. Le nombre total des expéditions françaises en 1832, est de 23 ; en 1831, de 32 ; en 1830, de 34 ; en 1829, de 27; en 1828, de 36 ; en 1827, de 32 ; en 1839, de 33, dont 2 de Marseille; en 1840, de 36, dont 2 de Marseille. En 1841, Marseille a expédié un navire espagnol de 131 tx. pour le Vera-Crux, un navire français de 151 tx. pour Campêche, et un de 124 tx., français, pour Galveston (Texas).

En 1833, 27 navires français ou étrangers sont arrivé du Mexique en France, savoir : 18 à Bordeaux, 6 au Havre et 3 à Marseille. En 1839, 12, dont 4 à Marseille ; en 1840, 36, dont 2 à

Marseille ; en 1841, d'après les états de la douane, aucun navire n'est venu directement du Mexique à Marseille, mais je crois que la douane a porté, par erreur, au compte de la Nouvelle-Grenade 5 navires de 1,166 tx., venus de *Laguna* ; s'il y a un port de ce nom dans la Nouvelle-Grenade, il y en a un aussi dans le Yucatan qui fait partie du Mexique : il est probable que ces 5 navires venaient en tout ou en partie du *Laguna* mexicain, puisque dans le cours de cette année il a été importé du Mexique à Marseille 722 tx. bois de Campêche.

Le commerce de Marseille avec le Mexique est sans importance. On en peut juger par le tableau comparatif suivant des importations et des exportations de Marseille et de la France.

Valeur des importations du Mexique (y compris le numéraire).

	En France.	à Marseille.
En 1831.......	8,864,196 fr.	170,887 fr.
En 1832.......	11,281,070 »	377,795 »
En 1833.......	10,892,843 »	140 »
En 1839.......	9,812,615 »	155,226 »

Valeur des exportations pour le Mexique.

	De France.	De Marseille.
En 1831.......	20,353,235 fr.	55,485 fr.
En 1832.......	13,399,956 »	0
En 1833.......	15,032,270 »	0
En 1839.......	11,342,414 »	44,510 »

Les principaux articles exportés de Marseille en 1831, consistaient en 3,475 litres vin ordinaire, 3,450 litres vin de liqueur, 220 litres eau-de-vie, 297 kil. toile de lin écrue, 154 kil. percale et calicot, et 1,780 kil. instrumens aratoires.

Les exportations des années suivantes sont sans importance.

Les principaux articles importés à Marseille, en 1831, 1832, 1839, 1840 et 1841, étaient les suivans :

	1831.	1832.	1839.	1840.	1841.
Bois de campêche (1) q. m.	7,938	16,724	7,656	30,553	7,214
Cochenille........ kil.	404	1,135	968	5,748	—

La langueur des rapports de Marseille avec le Mexique, a sa cause dans la prudence qui distingue le commerce de notre ville, et qui lui interdit d'engager ses capitaux dans un pays déchiré jusqu'à ce jour par la guerre civile.

Le système républicain qui ne saurait convenir à aucun peuple, pas même aux Etats-Unis qui en subissent aujourd'hui les tristes conséquences, le système républicain porte ses fruits au Mexique. Il y paralyse les développens du commerce, de l'industrie et de l'agriculture. Des chefs militaires ont jusqu'à présent agité et ensanglanté leur patrie pour s'en rendre les maîtres.

En traitant du commerce du Mexique, je dois ne pas omettre de parler de Guatimala, qui jusqu'en 1822 a fait partie intégrante de cet état. Aujourd'hui encore c'est généralement par l'intermédiaire des ports Mexicains que Guatimala entretient des relations commerciales au dehors. Il a pourtant quatre ports sur la mer des Antilles, savoir : Omoa, Truxillo, San-Juan de Nicaragua et Matina.

Les deux premiers reçoivent quelques navires américains de la Nouvelle-Orléans, qui leur apportent des farines en petites quantités et des salaisons. Ces bâtimens prennent en retour de l'acajou, de la salsepareille, des cuirs, du cacao et de l'indigo. On sait que l'indigo de Guatimala passe pour le plus beau du monde.

Des draps très légers, nos casimirs surtout, des mousselines du plus bas prix, des toiles de Bretagne, complétant un chargement de vins et denrées de Provence, trouveraient facilement à se vendre à Truxillo et à Omoa, mais par petites parties et non en bloc, aucun négociant de ces places n'étant en état de faire un pareil achat. Il ne faudrait pas même plus de deux petites expéditions de de genre par an.

Les chargemens de retour s'effectueraient lentement, parce qu'il n'y a pas de coupes réglées.

(1) En 1835, il n'en a pas été importé du Mexique à Marseille. En 1836, 1,603 quintaux métriques. En 1837, 6,275. En 1838, 11,519.

Guatimala figure pour la première fois, en 1833, sur le tableau du commerce de la France publié par l'administration des douanes. Ce tableau présente une exportation pour cette république de 177,264 fr., dont 112,797 en objets manufacturés, et 64,467 en produits naturels.

En 1840, l'importation en France est de 1,073,271 fr.; l'exportation de 419,857.

M. Martin de la Bastide avait conçu le projet d'établir à travers le Guatimala une communication de l'Océan Atlantique au Grand Océan par le lac de *Nicaragua*. Ce serait ouvrir une nouvelle route entre l'Europe et l'Asie, celle que cherchait Christophe Colomb quand il découvrit l'Amérique; route bien préférable à celle du Nord-Ouest tentée en vain et si malheureusement par des navigateurs Français et Anglais.

Le lac de Nicaragua qui a environ quarante lieues de long sur quinze de large faciliterait l'établissement de cette communication. Il est lié à la mer du Nord par le fleuve *San-Juan* et il n'est séparé de la mer du Sud que par un isthme d'environ six lieues.

M. Martin de la Bastide sollicita en vain auprès de la cour d'Espagne l'exécution de son projet (1785). Aujourd'hui il n'est guère possible d'en espérer la prompte réalisation. L'établissement d'un gouvernement régulier et fort, peut seul permettre de faire de grandes choses.

On sait que le Texas a brisé les liens qui l'unissaient au Mexique. Une convention a été conclue le 25 septembre 1839, entre la France et la nouvelle république.

En affranchissant de tous droits les vins français importés directement au Texas par navires français, le gouvernement texien a prouvé ses sympathies pour la France.

Ces vins sont chaque jour plus recherchés au Texas. L'administration et les sociétés de tempérance s'efforcent d'en substituer l'usage à celui des spiritueux et des vins capiteux de Madère, de Porto et de Xérès.

Les eaux-de-vie de France jouissent de la réduction d'un cinquième des droits d'entrée.

Les soieries n'ont à acquitter que moitié du droit, ce qui constitue une faveur de 30 p. °/₀.

Il est à désirer que le commerce français, mettant à profit ces avantages, établisse des relations suivies avec le Texas. Jusqu'en

février 1841 un seul navire français, le *Fils-Unique* de Marseille avait paru dans les ports de la république, tandis qu'il était arrivé depuis le commencent de l'hiver à Galveston et à Matagorda 5 navires anglais qui en étaient partis chargés de coton.

CHAPITRE XXVI.

COLOMBIE.

Nouvelle Grenade. — Bogota. — Venezuela. — Ses produits. — Débouchés aux marchandises françaises. — Commerce avec la France et avec Marseille. — Conventions et décrets favorables au commerce français.

La Colombie a été formée en 1820 par la réunion, sous la dictature de Bolivar, de la Nouvelle-Grenade et du Vénézuéla, aujourd'hui séparés de nouveau.

La Nouvelle-Grenade est renommée pour ses richesses minérales. On y trouve de l'or, de l'argent, de la platine, du cuivre, du plomb, du fer, du mercure, des pierres précieuses et des émeraudes; le myca y abonde. Le produit des mines de sel est considérable.

Les forêts sont remplies de bois de teinture, de construction et d'ébénisterie. Parmi ces derniers, on remarque l'acajou plus beau que celui du Guatimala. On y trouve aussi le cochenilier, beaucoup de plantes médicinales et le meilleur quinquina connu.

M. Arago a communiqué à l'académie des sciences, dans sa séance du 10 novembre 1834, une pièce imprimée à Bogota, dans laquelle on annonce la découverte du ver à soie dans les forêts de la province de Casanare, dans la Nouvelle-Grenade; cette espèce vit, dit-on, sur un arbre semblable au myrte; plusieurs vers se réunissent dans une même coque d'un très gros volume et filent une soie blanche. Il convient d'appeler l'attention sur ce fait intéressant pour l'industrie et pour l'histoire naturelle.

Santafé de Bogota, capitale de la Nouvelle-Grenade, est approvisionnée par les ports de Sainte-Marthe et de Carthagène. Les marchandises remontent le fleuve de la Magdalena jusqu'à Kouda, d'où elles sont transportées à la capitale par des mulets. Il est essentiel que les colis soient imperméables et ne pèsent que 150 liv.

Le commerce de Bogota a beaucoup augmenté depuis que les étrangers ont pu s'y établir. Cependant ses progrès sont arrêtés par la cherté et la difficulté des transports.

Cette ville, sans industrie agricole ni manufacturière, a été jusqu'à présent dans la nécessité de faire toutes ses remises au moyen du numéraire ou de quelques lettres de change tirées par les légations ou consulats étrangers.

Elle reçoit tous les ans pour environ 1,200,000 piastres dont le coût primitif peut être de 700,000 piastres, et les droits de douanes et frais de transport de 350,000.

Les marchandises anglaises, qui se composent presque en totalité de cotonnades, d'un peu de quincaillerie, de faïence et de verrerie, figurent, dans la masse des importations faites tous les ans à Bogota, pour 7 à 800,000 piastres.

Les marchandises françaises bien que venant en seconde ligne, n'y entrent que pour 70 à 80,000 piastres, savoir :

Tissus de soie pour	25,000	piastres.
Draps	10,000	»
Papeterie	10,000	»
Articles de Paris	10,000	»
Vins	5,000	»
Bijouterie fine ou fausse, porcelaine, verrerie, parfumerie	20,000	»

Viennent, en troisième ligne, les marchandises d'Allemagne, des Etats-Unis, et de divers autres pays, telles que glaces, chapeaux, faïence, quincaillerie, bijouterie fausse, etc.

Le Vénézuela, dont Caracas est la capitale et Guayra le principal port, est la partie la plus fertile et la plus riche de la Colombie.

Les produits principaux de cet état sont le cacao, dont on fait deux récoltes par an; elles donnent ensemble, année commune,

de 25 à 30,000 fanègues de 110 livres chacune. Ces cacaos sont excellens et ne craignent aucune concurrence. Quand ceux de Guayaquil et de la Trinité obtiennent 5 ou 6 piastres la fanègue, ceux de Caracas en valent 18.

On peut évaluer la récolte de l'indigo, année commune, à 3,000 surons de 100 liv. chacun.

La récolte de café peut être évaluée à 60,000 quintaux.

Les produits de France, surtout ceux des départemens méridionaux qui se rapprochent des articles espagnols, conviennent parfaitement au Vénézuéla.

Nos soieries et articles de mode sont à l'abri de la concurrence.

Nos indiennes ont eu un moment l'avantage; les Anglais en fabriquent maintenant des imitations de moins bonne qualité, mais d'un prix moins élevé, et ils excluent les nôtres du marché.

Les liquides sont notre grand article d'importation, et aujourd'hui nos vins sont en général préférés, nos vinaigres également. Nos huiles fines commencent à être appréciées dans les hautes classes.

Il est nécessaire que les eaux-de-vie s'importent en 3/6. La preuve basse n'a presque point de valeur.

Les importations directes de France par bâtimens français dans les ports de Vénézuéla pendant l'année expirée le 1er juillet 1832, n'ont pas dépassé une valeur de 29,940 gourdes (la gourde est de 4 francs.)

De 1832 à 1833 elles se sont élevées à 55,963 gourdes, et ont été effectuées par 4 bâtimens français.

De 1833 à 1834, 4 navires français ont importé au Vénézuéla pour une valeur de 42,908 gourdes.

Les exportations directes pour la France ont été ainsi qu'il suit :

De 1831 à 1832	154,271	gourdes.
De 1832 à 1833	146,928	»
De 1833 à 1834	111,593	»

Pendant la première de ces années les exportations ont été reparties ainsi qu'il suit :

Pour	Bordeaux..............	109,929	gourdes.
»	Marseille..............	17,476	»
»	la Guadeloupe..........	5,100	»
»	la Martinique..........	1,764	»

Les importations ont eu lieu dans la même proportion.

Voici d'après des documens officiels quelle est l'importance du commerce de la France et de Marseille en particulier, avec les états qui composent la Colombie,

Valeur des importations de la Colombie.

	En France	à Marseille.
En 1832.........	751,604 fr.	312,498 fr.
En 1833.........	1,186,879 »	386,122 »
En 1839.........	2,589,061 » (1)	287,009 » (2)

Valeur des exportations pour la Colombie.

	De France.	De Marseille
En 1882.........	1,315,916 fr.	193,316 fr.
En 1833.........	655,457 »	242,709 »
En 1839.........	3,068,514 » (3)	222,103 » (4)

En 1833, le nombre des navires venus de Colombie en France, a été de 17, dont 9 à Bordeaux, 5 à Marseille, 2 au Havre et un à Bayonne. Pendant la même année Bordeaux à fait six armemens sous pavillons français pour la Colombie, Marseille 2.

En 1839, 8 navires français sont venus de la Nouvelle-Grenade en France, dont 3 à Marseille, 17 de Vénézuela, dont 1 à Marseille. — 9 navires sont partis de France pour la Nouvelle-Grenade, point de Marseille; 15 pour Vénézuéla, dont un de Marseille.

En 1840, 22 navires sont venus de la Nouvelle-Grenade en France, dont 12 à Marseille; 25 de Vénézuéla, dont 3 à Mar-

(1) Dont 2,063,209 fr. de Vénézuéla et 525,852 fr. de la Nouvelle-Grenade.

(2) Dont 110,979 fr. de la Nouvelle-Grenade et 176,930 de Vénézuéla.

(3) Dont 2,901,43 pour Vénézuéla et 166,571 pour la Nouvelle-Grenade.

(4) Dont 201,494 fr. pour la Nouvelle-Grenade et 29,609 pour Vénézuéla.

seille. — 8 navires sont partis de France pour la Nouvelle-Grenade, aucun de Marseille; 14 pour Vénézuéla, point de Marseille.

En 1841, les relevés de la douane comptent 9 navires arrivés de la Nouvelle-Grenade à Marseille (1), et 4 de Vénézuéla (Guayra). Les départs de Marseille sont de 3 navires pour la Nouvelle-Grenade, savoir: 2 pour Carthagène, 1 pour Santa-Martha et 2 pour Guayara (Vénézuéla).

Principaux articles importés de Colombie à Marseille,

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Peaux sèches grandes..	q. m.	231	329	4	791	1,544
Sucre brut et terré....	»	—	—	—	579	227
Cacao...............	»	—	424	583	558	934
Café................	»	1,366	559	1,027	2,908	2,903
Bois de teinture......	»	3,121	10,764	4,043	3,695	1,800
Coton	»	—	—	219	48	804
Or brut.	kil.	23	—	—	—	2
Argent brut.........	»	44	—	—	130	3
Or monnayé....	»	2	3	—	—	3
Argent monnayé......	»	31	—	—	—	6

Principaux articles exportés de Marseille pour la Colombie.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841
Fruits de table secs, tapés ou confits.........	q.m.	11	45	8	59	48
Amandes, noix, noisettes	»	80	72	6	5	36
Huiles volatiles.......	kil.	170	161	—	57	184
Huile d'amande, etc...	»	70	55	—	—	456
Huile d'olive comestible	q. m.	69	84	—	119	48
Produits chimiques.. .	»	75	30	—	38	46
Parfumeries	»	3	21	7	41	48
Savon (2)............	»	138	198	—	361	203
Vin ordinaire en futailles	hect.	562	742	450	102	188
Vin ord. en bouteilles...	»	84	50	2	120	14
Vin de liqueur....... .	»	50	71	145	30	68
Eau-de-vie de vin......	»	—	41	1	152	136
Liqueurs distillées.....	»	4	15	3	10	25

(1) Voir l'observation, page 455, au sujet de *Laguna*.

(2) Dans les chiffres de 1840, le savon, à l'huile de palme entre pour 52 q. m.

	1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Verrerie............ q. m.	13	85	17	50	162
Couvertures de laine... kil.	—	1,404	4,157	223	1,087
Draps.................. »	—	149	—		
Tissus de soie........ »	360	428	572	565	987
Tissus de coton....... »	—	—	1,946	4,628	478
Chapeaux feutre ou soie, pièce	330	96	—	300	290
Chapeaux de paille fins. »	—	127	—	—	10
Papier............... q.m.	31	20	13	94	69

La Colombie se reposant sur l'abondance de ses productions territoriales ne se montre nullement disposée à cultiver les arts industriels. Elle sera donc long-temps encore tributaire du travail de l'Europe.

Mais il résulte de l'indolence des habitans que le pays est loin d'être aussi riche qu'il le pourrait être ; les objets d'échange manquent. Et ce fait, joint à la guerre civile, ne permet pas au commerce de prendre beaucoup d'activité.

Cependant les élémens de progrès n'y manqueraient pas.

La Colombie exportait, il y a 30 ans, pour 31 millions de produits naturels et pour plus de 15 millions en valeurs métalliques. L'Espagne y plaçait pour 40 à 45 millions de marchandises d'Europe. D'après les calculs de M. Moreau de Jonnès, la population de la Colombie pourrait donner un débouché de 142 millions aux marchandises et comestibles des puissances maritimes.

Cette contrée mérite donc toute l'attention de notre commerce.

Le congrès de la Nouvelle-Grenade a, par un décret en date du 22 mai 1834, autorisé le pouvoir exécutif à concéder l'entreprise de la construction d'une route à travers l'isthme de Panama (1).

Depuis 1830, le gouvernement du roi attentif à rechercher de

(1) Un tableau publié à Bogota, le 13 mars 1838 par le ministère des finances, présente comme suit le mouvement du transit à travers l'isthme de Panama, du 1er septembre 1836 au 31 août 1837 :

Importation,	11,369 colis.	Valeur :	762,612 piastres.
Exportation,	3,950 »	»	260,792 »
Entrepôt (existence)	5,126 »	»	340,998 »

Un décret du 8 février 1841, rendu par le gouvernement provisoire des provinces de Panama et de Véragua, constituées récemment en état indépendant de la Nouvelle-Grenade, a diminué les droits sur les marchandises importées par les ports de l'Isthme pour le transit de l'Océan-Atlantique à l'Océan-Pacifique et réciproquement.

nouveaux débouchés à l'industrie nationale, s'est efforcé de procurer au commerce français en Colombie une position favorable.

Une convention a été signée le 14 novembre 1832 avec la Nouvelle-Grenade, une autre le 11 mars 1833 avec le Vénézuéla. L'une et l'autre assurent à la France le traitement de la nation la plus favorisée.

L'Angleterre avait obtenu que ses navires fussent traités dans les ports du Vénézuela et de la Nouvelle-Grenade comme navires nationaux, tant pour le paiement des droits de navigation que pour l'exemption de la surtaxe dont sont frappées les marchandises introduites sous pavillon étranger.

Les mêmes avantages ont été reconnus aux navires français. C'est une réduction des deux tiers de ce qu'ils payaient auparavant.

En réciprocité, la France a offert comme l'Angleterre le traitement des navires nationaux aux bâtimens vénézueliens et grenadins.

Un décret publié à Bogota le 13 juin 1833, a modifié en grande partie les droits perçus à l'importation des marchandises étrangères dans les ports de la Nouvelle-Grenade.

Entr'autres modifications, la réduction d'un tiers qu'ont subie les droits sur les vins rouges de toute sorte a produit un résultat favorable aux opérations du commerce marseillais. On a vu en effet par les chiffres précédens que les exportations pour la Colombie qui, de 1832 à 1833, ont diminué de moitié en France, ont augmenté dans le même temps à Marseille de plus d'un quart.

Depuis long-temps la diminution du tarif des vins et des spiritueux n'a cessé d'être l'objet de réclamations actives de la part des agens du gouvernement du roi, qui en a bien compris l'importance pour le commerce français.

Du moment, en effet, où nos liquides avaient été frappés à l'entrée des ports de l'ancienne Colombie de droits à peu près prohibitifs, nos expéditions trop exclusivement composées d'objets de luxe avaient considérablement diminué.

Un supplément à la loi du 13 juin 1833, avait établi une augmentation de droits sur divers articles que le commerce français expédie pour la Nouvelle-Grenade, comme *papier à lettre fin*, *savon*, *peaux ouvrées*, *peignes d'écaille ou de corne* (petits), *éventails*, *bijouterie fausse*, *tissus de laine et de coton*.

Bien que ces augmentations fussent à peu près compensées par la réduction du tarif des *huiles*, *calicots écrus*, *guinées*, *soieries*,

galons, *essences*, etc. Le gouvernement du roi a demandé la révision de ce tarif. Il l'a obtenue. Une nouvelle loi de douanes a été promulguée le 30 mai 1834, pour remplacer celle du 13 juin 1833. Les dispositions en sont généralement favorables au commerce français. Elles ménagent plusieurs de nos principaux produits tels que les *tissus de soie*, *de laine*, *de lin et de coton*, qui ne paieront désormais qu'un droit de 15 p. °[o, au lieu de 20 p. °[o.

D'un autre côté, les droits sur les *vins rouges en caisse*, déjà réduits de 9 à 6 réaux par douzaine de bouteilles, sont abaissés à 4 réaux. Ce résultat est dû en grande partie aux démarches de M. le chargé d'affaires de France à Bogota ; mais il n'a pu obtenir un dégrèvement analogue pour les *vins rouges en futailles*, qui restent soumis au droit, d'ailleurs assez modéré, de 4 réaux par arrobe.

La même loi détermine le droit de tonnage : elle affranchit de l'obligation de le payer une seconde fois, les bâtimens nationaux ou étrangers qui après être entrés dans un des ports de la Nouvelle-Grenade et y avoir laissé tout ou partie de leur chargement se rendent dans un autre port de la république. Elle exempte du droit de tonnage et d'ancrage les navires baleiniers qui viendraient à Panama pour s'y ravitailler.

CHAPITRE XXVII.

BRÉSIL.

Population et commerce du Brésil. — Rio-Janeiro. — Saint-Louis de Maragnon. — Fernambouc. — Bahia. — Rio-Grande. — Para. — Relations de la France et de Marseille avec le Brésil.

La population de ce vaste pays est d'environ cinq millions d'habitans.

D'après un tableau publié par Texeiro de Moraès, les exportations du Brésil en Portugal montèrent en 1801, à 92,352,000 fr.

et les importations en 1804, à 71,150,000 fr. En 1819, la valeur des produits brésiliens importés en Portugal n'était plus que de 46,980,000 fr.; et les retours en marchandises d'Europe parties des ports portugais, de 40,915,000 fr.

Le Portugal avait alors le monopole de ce commerce.

Le Brésil est riche en productions minérales et végétales; son sol est favorable à toutes les cultures; on vient d'y introduire avec succès celle du thé. Le gouvernement a pris des mesures pour encourager cette branche importante d'agriculture et de commerce; il fait aussi des efforts pour répandre et propager la production de la soie. Il paraît que le ver du Brésil est d'une espèce particulière, qu'il est moins délicat qne le ver de l'Asie.

Les principaux ports, ceux qui servent d'entrepôt au commerce sont : Rio-Janeiro, Saint-Louis de Maragnon, Fernambouc, Bahia, Rio-Grande et Para.

Rio-Janeiro.

Le commerce de Rio-Janeiro est très étendu. Cette capitale est le grand entrepôt du Brésil, surtout pour les richesses minérales. Tous les ports répandus sur la côte au nord jusqu'à Bahia et au sud jusqu'à Montévidéo, y envoyent leurs productions pour être exportées ou consommées. Elle envoie dans les ports du Brésil toutes sortes de marchandises d'Europe. Elle renferme 150,000 habitans.

Le revenu de ses douanes a été pour 1830, d'environ 3,000 contos de reis, soit 9 millions de francs au change moyen de 300 reis pour un franc. Du 1er août 1833 au 31 juillet 1834, ce produit s'est élevé a 22 millions de francs (5 millions de plus que les prévisions).

La navigation de Rio-Janeiro a donné lieu en 1832 et en 1839 au mouvement ci-après :

En 1832, il est entré dans son port 392 navires jaugeant 66,634 tx.; il en est sorti 343 jaugeant 59,313 tx. En 1839, entrés : 842 navires, jaugeant 182,000 tx.; sortis : 814, jaugeant 172,000 tx.

Les navires français qui ont pris part à la navigation directe entre Rio-Janeiro et nos ports, étaient, en 1832, au nombre de 26 à l'entrée et de 21 à la sortie; en 1839, de 39 à l'entrée, de 24 à la sortie.

En 1832, la valeur des importations à Rio-Janeiro, s'est élevée

à 51,490,000 fr., et celle des exportations à 82,774,000 fr. En 1839, les premières sont de 96 millions, les secondes de 86.

Voici la valeur des principaux articles importés de France et exportés pour cette destination en 1832 et 1839.

Importations de France à Rio-Janeiro.

		1832.	1839.
Vin, eau-de-vie, vinaigre, savon, huile, pâtes, légumes, fruits secs, chandelles	fr.	2,960,000	3,300,000
Tissus divers	»	2,100,000	3,880,000
Cordages, goudrons, bois de construction, meubles	»	900,000	300,000
Librairie, papier	»	360,000	250,000
Thé, potasse, drogueries	»	200,000	125,000
Chapeaux, ganterie, pelleterie, sellerie	»	170,000	1,750,000
Horlogerie, quincaillerie, cristaux, porcelaine	»	100,000	2,300,000
Fromages, salaisons, bière	»	50,000	45,000
Totaux	fr.	6,840,000	11,950,000

Exportations de Rio-Janeiro pour France.

		1832.	1839.
Or, diamans, espèces, etc.	fr.	3,000,000	1,000,000
Café	»	1,600,000	2,100,000
Cuirs	»	300,000	500,000
Sucre	»	180,000	— (1)
Cuivre vieux, tabac et autres articles	»	150,000	220,000
Ipécacuanha, droguerie et bois d'ébénisterie	»	40,000	150,000
Totaux	fr.	5,270,000	3,970,000

(1) En 1840, il en a été exporté pour 200,000 francs.

Les articles de goût et de toilette importés de France, jouissent toujours de beaucoup de faveur.

D'après les dernières nouvelles de Rio-Janeiro (1834); cette place est abondamment pourvue de vins. Pour celui de Cette on obtient difficilement 30,000 reis la barrique en première qualité. L'eau-de-vie est à 70,000 reis, le vinaigre à 30,000. L'huile fine vaut 1,000 à 1,100 reis le gallon. Les bouteilles vides forme anglaise se vendent 950 à 1,000 reis le cent. On manque de toiles de flanelle qui obtiendraient de beaux prix. Le sel vaut de 500 à 520.

Le commerce brésilien attache un grand prix au goût et à la qualité des objets fabriqués. Les expéditions pour ce pays doivent être faites avec beaucoup de soin.

Saint-Louis de Maragnon.

L'exportation principale de ce port consiste en riz et coton. En 1832, il a reçu 80 navires, il en a expédié 84. En 1833, le mouvement de sa navigation a été ainsi qu'il suit :

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Angleterre........	23	6,160	26	8,001
Etats-Unis........	21	2,940	24	3,055
Portugal..........	17	3,462	14	2,369
Espagne........	10	1,755	10	1,755
France............	4	566	4	566
Sardaigne.........	1	215	1	215
Belgique..........	1	185	1	185
Totaux.........	77	15,283	80	16,146

Fernambouc.

Le commerce de Fernambouc est florissant : on en exporte de grandes quantités de coton, de sucre et de cuirs. Ce port a reçu en 1831, 575 navires, dont 8 sous pavillon français ; il en a expédié 562, dont 7 pour la France. Le reste appartient, en grande partie, aux autres ports du Brésil, puis à l'Angleterre, aux Etats-Unis et au Portugal.

En 1838, Fernambouc a compté dans ses eaux 1,179 navires, dont 56 à la France.

La valeur des importations a été :

En 1830, de 24,918,600 fr., dont 1,352,000 de France.
En 1831, de 16,562,000 fr., dont 924,000 de France.
En 1839, de 24,756,000 fr., dont 3,205,000 de France.

Celle des exportations a été :

En 1830, de............. 18,811,200 fr.
En 1831, de............. 18,806,200 »
En 1839, de............. 21,416,000 »

Dont 2,300,000 pour France.

Il y a eu, de 1830 à 1831, diminution de plus de 8 millions dans les importations.

Cette diminution doit être attribuée, en partie, aux troubles qui ont agité le Brésil, et surtout à l'état déplorable de son système monétaire. La monnaie de billon, alors la seule en usage, ouvrant un vaste champ à la cupidité, on voyait augmenter chaque jour dans une progression effrayante la quantité de fausse monnaie en circulation.

Pour obvier à ce grave accident, le gouvernement a décrété la démonétisation des espèces en cuivre à dater du 1er octobre 1834. Le papier monnaie destiné à les remplacer a été accueilli avec faveur à Fernambouc. Il n'en a pas été de même dans d'autres parties du Brésil. A Bahia, ce papier a subi une forte dépréciation. La méfiance a été augmentée par les contrefaçons dans la province de Para. Les habitans, qui généralement ne savent pas lire, refusent tout paiement, et leur indolence naturelle, augmentée par l'incertitude de la valeur de ce papier monnaie, les fait se borner à la culture des denrées indispensables à leur subsistance. Il en est résulté dans ces diverses parties du Brésil une crise commerciale et financière (1834).

La récolte annuelle du coton dans la province de Fernambouc est ordinairement de 50 à 60,000 balles du poids de 4 à 5 arobes chaque, c'est-à-dire, de 65 à 72 kil. 1/2 ; tout est exporté.

Les cargaisons de la Méditerranée, composées de denrées analogues à celles du Portugal, trouvent un débouché avantageux à Fernambouc.

Bahia.

C'est une ville considérable qui renferme 115,000 habitans et fait un grand commerce. Elle reçoit annuellement plus de 24 millions de marchandises ; elle en exporte pour une valeur de 30 millions.

Les principaux articles d'exportation consistent en or, pierres précieuses, sucre, tabac, bois de Brésil, cuirs, baume de copahu, ipécacuanha, autres drogues, etc. Ceux d'importation : en linge, draps, soieries, toutes sortes de tissus de coton, bas de fil, graines, riz, farines, biscuits, vins, ustensiles, huile, beurre et fromage.

En 1832, il est entré dans ce port 238 navires, jaugeant 53,281 tx.; 10 jaugeant 2,587 tx., étaient sous pavillon français.

Rio-Grande.

On trouve à Rio-Grande les germes d'une très grande prospérité et l'occasion de transactions commerciales lucratives pour ceux de nos armateurs qui voudront les entreprendre avec sagesse et en suivant des avis pris sur les lieux.

La province de Rio-Grande est la plus riche et la plus vaste du Brésil. Les marchandises de France qui se placent avec le plus d'avantage dans cette province sont : les tissus de coton, la joaillerie brillante, mais à un bas titre, des objets de mode, les comestibles marinés, la parfumerie, les liqueurs et les vins de dessert.

Les exportations principales consistent : en bœuf séché et salé en peaux ou cuirs verts, dont le nombre s'élève chaque année à plus de 300,000, en suif, cornes de bestiaux, queues de cheval ; blé et argent monnayé.

Para.

Para est aussi un des ports principaux du Brésil, il a reçu en 1840 pour 3,738,000 fr., dont 582,000 fr. de France.

Il a exporté pour 9,671,000 fr., dont 1,286,408 pour France.

Les États-Unis y ont importé pour 1,039,500 fr. ; le Portugal pour 705,000 fr. ; l'Angleterre pour 758,800 fr.

État des relations de la France et de Marseille avec le Brésil.

La Révolution de Juillet, en excitant quelques inquiétudes sur le maintien de la paix générale, arrêta l'essor de notre commerce extérieur. Les relations de la France avec le Brésil éprouvèrent un ralentissement subit; mais, depuis 1833, elles ont repris leur essor, du moins quant aux exportations qui, de 1830 à 1839, se sont élevées de 11 à 22 millions; mais les importations sont descendues de 12 à 8 millions.

Les rapports de Marseille avec le Brésil ont subi, de 1833 à 1839, une grande décroissance (1). Cependant Marseille mérite d'occuper avec Cette un rang distingué dans le commerce de la France avec le Brésil. Les exportations de ces deux villes ont naturalisé les vins français au Brésil (2). Ils y jouissent de beaucoup de faveur à cause de leur similitude avec ceux du Portugal. L'Espagne s'efforce de nous disputer cet approvisionnement. Des expéditions faites de Barcelonne sous la direction de quelques spéculateurs anglais ont eu du succès.

Le cercle de nos exportations du Brésil s'est accru récemment d'un article suceptible de prendre de l'importance, les bois pour l'ébénisterie d'une couleur foncée. Le gouvernement français, pour faciliter nos relations avec l'Amérique, a, par ordonnance du 8 juillet 1834, diminué de moitié environ les droits d'entrée établis sur cet article.

Nos navires expédiés au Brésil vont quelquefois, pendant le mousson favorable, aux colonies des Antilles chercher le chargement qu'ils ne trouvent pas dans les ports brésiliens; ils partent généralement sur lest. Le Brésil prépare beaucoup de viandes sèches. Il s'en fait d'assez grands envois à la Havane, pour la consommation des esclaves. Si l'introduction en pouvait aussi avoir

(1) On verra ci-après une amélioration sensible dans les chiffres des principaux articles importés en 1840 et 1841.

(2) M. Vialar, délégué de Montpellier pour l'enquête commerciale de 1834, interrogé sur l'exportation générale des vins par le port de Cette, a répondu :

« L'exportation pouvait aller à 30,000 tonneaux quand nous n'avions pas encore le grand débouché du Brésil, à présent il s'en exporte au moins 40,000 tonneaux. Les eaux-de-vie entrent tout au plus pour un dixième dans cette exportation. »

lieu dans nos colonies, il en résulterait de bons effets pour notre navigation.

L'admission des sucres *moscovades* prononcée par l'ordonnance du 8 juillet 1834 est une mesure très favorable à notre commerce avec le Brésil. Je viens de dire que nos navires étaient souvent obligés, après avoir débarqué leurs importations au Brésil, d'aller opérer leurs chargemens de retour dans nos Antilles ; le sucre moscovade sera un article de retour d'un fret et d'un débouché avantageux.

La valeur des transactions de la France et de Marseille avec le Brésil est établie ainsi qu'il suit par des documens officiels :

Importations du Brésil (compris le numéraire).

	en France.	à Marseille.
En 1832....	7,760,605 fr.	1,060,557 fr.
En 1833....	9,960,305 »	2,428,632 »
En 1839....	8,893,253 »	789,209 »

Exportations pour le Brésil.

	de France.	de Marseille.
En 1832.....	9,397,304 »	668,578 fr.
En 1833.....	18,192,383 »	1,634,314 »
En 1839.....	22,468,445 »	1,255,486 »

En 1825, le port de Marseille reçut 12 navires du Brésil ; il en expédia pour cette destination 11, dont 7 français et 4 sous tiers-pavillon. Depuis lors il y a eu progrès, ainsi qu'on peut en juger par le tableau suivant :

ANNÉES.	NAVIRES VENUS DU BRÉSIL.		NAVIRES PARTIS POUR LE BRÉSIL.	
	en France.	à Marseille.	de France.	de Marseille.
1829......	65	30	125	36
1830......	58	36	81	17
1831......	41	18	47	17
1832......	38	21	70	22
1833......	60	31	124 (1)	51
1839......	46	11	83	26
1840......	45	14	104	34
1841 (2)....	—	17	—	31

Principaux articles importés du Brésil à Marseille.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Peaux grandes.......	q. m.	2,349	6,213	1,967	3,228	5,092
Crin................	»	—	—	63	410	170
Sucre brut...........	»	—	784	—	1	—
Sucre terré...........	»	304	784	—	1,225	11
Café	»	6,390	7,640	3,178	12,773	13,467
Cacao...............	»	—	1,409	932	2,198	1,406
Bois de teint. en bûches.	»	358	1	—	—	47
Bois d'ébénist. et odor..	»	—	14	—	—	248
Coton en laine........	»	—	940	55	30	616
Argent brut..........	k.	19	25	—	—	248
Argent monnayé......	»	120	75	—	—	110

(1) Dont 65 français expédiés des ports suivans : 23 du Havre, 5 de Bordeaux, 16 de Marseille, 2 de Nantes, 1 de Bayonne, 1 de Saint-Malo, 15 de Cette et 2 de Toulon.

En 1834, le nombre des Navires français expédiés pour le Brésil a été de 69, dont 24 du Havre, 17 de Marseille, 6 de Bordeaux, 2 de Nantes, 1 de Bayonne, 2 de Saint-Malo, 14 de Cette et 3 de Toulon. Pendant la même année 59 navires français ou étrangers sont venus du Brésil en France, savoir : 29 au Havre, 20 à Marseille, 3 à Nantes, 1 à Dunkerque, 1 à Saint-Malo, 4 à Cette et 1 à Toulon.

(2) Des 17 navires chargés entrés à Marseille, 12 de 1,786 tonneaux, étaient français ; 5 de 907, étaient sous tiers-pavillon ; 6 venaient de Rio-Janeiro, 6 de Rio-Grande, 3 de Bahia, 1 de Fernambouc, 1 de Para. — Des 31 partis, 4 de 1,196 tonneaux, sous tiers-pavillon, étaient sur lest; 16 chargés, du port de 3,431 tonneaux, étaient étrangers; 11, de 1,920 tonneaux, étaient francais ; 10 sont partis pour Rio-Janeiro, 9 pour Bahia, 8 pour Fernambouc, 2 pour Maragnon, 1 pour Rio-Grande, 1 suédois pour Santos.

Principaux articles exportés de Marseille pour le Brésil.

	1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Fruits de table secs, tapés et confits .... q. m.	8	154	220	195	70
Amandes, noix, noisettes »	9	35	1	40	45
Farine.............. »	—	—	6,898	3,016	10,596
Huile d'olive......... »	111	947	21	406	310
Sel marin............. »	2,868	6,626	352	6,926	3,273
Parfumeries .... »	15	96	18	24	37
Savon............... »	175	390	217	112	169
Vin ordinaire en fut ....hect.	8,809	18,757	14,800	22,043	14,290
Vin ordinaire en bout. »	170	242	103	101	105
Vin de liqueur en fut... »	228	512	4	21	92
Vin de liqueur en bout. »	502	458	39	82	150
Vinaigre de vin........ »	9	307	29	138	112
Bière................ »	—	45	5	22	—
Eau-de-vie de vin...... »	931	2,711	791	997	344
Liqueur.............. »	222	13	50	28	19
Etoffes de soie unies.. kil.	20	227	442	487	64
Rubans de soie....... »	47	403	115	187	—
Papier d'enveloppe..... q. m.	67	60	7	38	25
Papier blanc.......... »	90	237	40	344	144
Chapeaux de paille.... pièce	481	195	16	300	40
Mercerie............ kil.	16	1,836	709	1,200	217
Parapluies en soie.... parap.	188	310	1,380	1,019	1,040
Plomb ouvré, grenailles q. m.	86	111	66	6	21

Toutes les productions du Brésil paient à la sortie un droit de 2 pour cent.

Les droits d'entrée sont de deux sortes, spéciaux, et *ad valorem*.

Les premiers ne sont établis que pour les liquides et le sel.

Les seconds étaient avant 1828 de 15 pour cent pour les Anglais, et de 25 pour cent pour les autres nations.

En 1829 une loi prononça l'admission des marchandises étrangères de toute provenance moyennant 15 pour cent.

CHAPITRE XXVIII.

URUGAY ET RIO DE LA PLATA,

Montévidéo et Buenos-Ayres.

Commerce de Montevidéo. — De Buenos-Ayres. — Echanges avec la France Et avec Marseille.

Ces pays sont en proie aux horreurs de la guerre. Montévidéo, après avoir menacé Buenos-Ayres bloqué par les Français, est maintenant à son tour menacé par Buenos-Ayres. De grands malheurs sont à craindre. L'attention et la sollicitude du gouvernement français doivent être éveillées; 15,000 de nos compatriotes fixés sur ce point commercial, très important, appellent nos sympathies.

Uruguay.

Le port de Montévidéo est le meilleur de ceux de la Plata.

Le nombre des navires qui y sont entrés venant de l'étranger a été:

En 1830,	de 580,	jaugeant	74,286	tx.
En 1831,	de 390,	»	56,009	»
En 1832,	de 425,	»	54,261	»
En 1838,	de 612,	»	109,232	»

Le nombre des navires sortis pour l'étranger a été:

En 1830,	de 566,	jaugeant	74,753	tx.
En 1831,	de 384,	»	59,343	»
En 1832,	de 390,	»	66,335	»
En 1838,	de 500,	»	88,974	»

Le Brésil figure dans ces chiffres pour plus d'un quart en 1832; pour un sixième en 1838.

La navigation avec la France a employé, tant à l'entrée qu'à la sortie,

En 1830,	41 navires,	dont 31 sous pavillon français.		
En 1831,	26 »	» 21	»	»
En 1832,	47 »	jangeant	9,815 tx.	
En 1832,	106 »	»	23,009 »	

Dont 76 sous pavillon français.

En 1832, on évaluait le commerce de Montevideo à 11,706,000 fr. pour les importations, et à 9 millions pour les exportations En 1838, les premières sont de 20,322,600 fr., les secondes de 24,780,700 fr.

		En 1832.	En 1838.
Les vins et spiritueux sont compris aux importations pour	fr.	1,762,500	2,871,400
Les tissus de laine pour.......	»	1,156,000	2,529,200
Les tissus de coton pour.......	»	855,200	4,244,100
Tissus de soie pour..........	»	519,000	900,600
Chapeaux pour..............	»	353,000	225,800
Cordonnerie pour...........	»	246,200	386,200
Grains et farines pour........	»	—	1,943,300

Les articles suivans figurent pour les sommes les plus fortes aux exportations :

	En 1832.	En 1839
	Valeur en francs.	Quantités.
Cuirs de bœuf.....	4,580,600	880,613 cuirs.
Cuirs de cheval.....	954,000	38,246 »
Viandes sèches.....	1,242,200	354,284 quintaux.
Numéraire	1,600,000	—

La part de la France dans l'importation totale est, en 1832, de 870,500 fr., en 1838, de 2,792,400 fr. En voici les principaux articles :

		1832.	1838.
Vins et spiritueux...........	fr.	130,000	493,600
Soieries	»	100,000	353,400
Cordonnerie................	»	95,000	126,900
Peignes d'écaille...........	»	81,000	—
Tissus de laine.............	»	45,500	180,700
Chapellerie................	»	42,000	183,600

Tissus de lin et de chanvre...	Fr.	—	201,800
Grains et farines...........	»	—	126,900
Quincaillerie, mercerie, bijouterie et articles de mode...	»	—	193,400

Montevideo nous a fourni en retour pour 1,147,000 fr. en 1832, et 2,213,700 fr. en 1839, consistant surtout en :

		En 1832.	En 1839.
		Valeur en francs	Quantités.
Cuirs de bœuf....	fr.	1,078,000	123,369 cuirs.
Crin............	»	36,500	17,170 arrobes (1)
Suif et graisse....	»	—	7,786 »
Numéraire.......	»	13,000	—

Le blocus de Buenos-Ayres par les vaisseaux de la France, qui a duré plusieurs années et n'a été levé qu'en novembre 1840, a donné une grande extension au commerce de Montevido. « Avant » le blocus, a dit M. Guizot, à la Chambre des Députés, le 20 » février 1841, le commerce de Montevideo s'élevait annuellement » à 20 millions. Depuis, il s'est élevé mensuellement de 15 à 18 » millions. »

Un décret rendu le 27 janvier 1834 exige de tous les navires arrivant à Montevideo la présentation d'un manifeste dressé dans le lieu même de l'expédition.

Le gouvernement vient de décider qu'il sera fait remise des droits de tonnage aux navires qui débarqueront leur cargaison à Montevideo (1834).

Les cuirs provenant des nombreux bestiaux qui couvrent ce pays sont pour Montevideo la source d'un commerce considérable. Les revenus de la douane s'élèvent communément de 70 à 80,000 piastres par mois (1834).

L'Angleterre, la première des nations européennes qui ait reconnu l'indépendance des nouveaux états de l'Amérique du Sud, a profité de cet acte pour y fonder tout d'abord les grands établissemens sur lesquels repose son immense commerce dans cette partie du monde, et qui lui garantissent une longue prépondérance sur celui des autres nations. En se substituant pour l'approvisionnement des colonies espagnoles émancipées à l'ancienne métropole, en

(1) L'arrobe (25 livres) égale 11 kil. 50.

leur fournissant à meilleur marché que l'Espagne, tous les objets dont celle-ci s'était si long-temps réservé le monopole exclusif, elle a su habilement substituer aux usages, aux goûts espagnols, une partie de ses usages et de ses goûts.

Malgré les désavantages de cette espèce de prise de possession, les expéditions faites directement par la France ont d'abord donné de beaux résultats ; mais les gros capitalistes y ont, en général, pris fort peu de part ; et, au lieu d'envoyer, comme l'Angleterre, des agens spéciaux sur les différens marchés, le commerce français a abandonné à des pacotilleurs le soin d'ouvrir de nouveaux débouchés à son industrie. Aujourd'hui encore, il n'existe point à Montevideo de maisons de commerce française de premier ordre, qui puissent être classées avec les maisons anglaises (1834).

Un autre obstacle à ce que notre commerce marche, à Montevideo, l'égal de celui des Anglais, c'est que nos fabricans travaillent surtout pour le luxe. Les Anglais au contraire s'appliquent aux objets de première nécessité. Or, dans l'Uruguay, qui naît à la civilisation, et où, par conséquent, le luxe est à peine connu, deux ou trois cargaisons anglaises se placent à la fois, tandis que la présence simultanée de deux navires français devient, presque toujours, la cause d'une baisse assez prononcée dans le prix de nos articles.

Les draps doivent appeler plus particulièrement l'attention de notre commerce. Les produits des fabriques françaises long-temps préférés à ceux des fabriques rivales, sont aujourd'hui presque entièrement abandonnés dans cette partie de l'Amérique.

On n'y veut, on n'y consomme que des draps anglais en qualités fines et communes. Cette espèce de révolution a pour motif principal le soin que prennent les fabricans anglais de ne confectionner pour les pays chauds que des étoffes légères, bien tondues et apparentes. Nos draps, en général beaucoup plus forts, sont moins soyeux et ont moins d'apparence (1834).

Pour les soieries façonnées, la France n'a point de concurrence à redouter à Montevideo, mais ce sont précisément celles qu'on y consomme le moins. Le luxe des familles les plus opulentes ne va pas au-delà des étoffes unies. Or, la Suisse, l'Allemagne et même l'Angleterre nous font, qnant aux prix, une guerre désastreuse.

Les vins de Bordeaux trouvent à Montevideo fort peu de débouchés. Ils ne sont consommés que par les Français, les Allemands et les Anglais. Les gens du pays préfèrent les vins de Catalogne con-

nus sous le nom de *Carlon* ; ces vins bien chargés en couleur et plus riches en principe alcoolique, ont été assez heureusement imités à Marseille et à Cette. Il s'en fait des expéditions assez fréquentes, mais la plupart sous pavillon Sarde, Américain ou Anglais.

L'été est la saison la plus favorable pour les expéditions à Montevideo. C'est pendant l'été que les retours offrent le plus d'avantage, attendu que c'est l'époque à laquelle les grands approvisionnemens de peaux brutes arrivent de l'intérieur des terres.

L'éducation du bétail est la principale richesse de Buenos-Ayres comme de Montevideo. On y élève des troupeaux immenses de bœufs, de moutons, de chèvres et de porcs. De plus, ces contrées sont couvertes de bœufs et de chevaux sauvages auxquels on fait une chasse très active et très productive, ainsi qu'aux Vigognes, Lamas et Alpacas, dont la laine est d'une grande finesse.

Buenos-Ayres est une ville très importante ; c'est l'entrepôt de toutes les provinces de la république. Le commerce y est dans une situation assez favorable. Pour en seconder le développement, le gouvernement vient de supprimer les droits de pilotage que l'on faisait payer aux navires nationaux et étrangers (1834).

Le montant du commerce de Buenos-Ayres avec la France, en 1831, a été de 1,301,800 fr. pour l'importation, et de 1,600,000 fr. pour l'exportation (1).

Voici le détail des principaux articles de ce commerce en 1831.

Importations de la France à Buenos-ayres en 1831.

Tissus de soie	Fr.	207,400
Peignes d'écailles	»	112,500
Mercerie	»	90,600
Maroquins	»	63,500
Briques	»	54,000
Châles	»	45,000
Cuirs de mouton marroquinés	»	45,000
Tissus de laines mélangés de coton et de soie, mouchoirs et autres étoffes pour robes	»	44,900

(1) L'importation totale a été de 29,033,100 francs, dont 17,285,250 francs d'Angleterre.

Serge	Fr.	34,100
Mérinos	»	22,500
Draps	»	21,700
Tissus de lin	»	41,600
Indiennes	»	37,500
Mouchoirs et étoffes de coton pour robes...	»	36,400

En 1830, les eaux-de-vie figuraient pour 369,800 fr. dans nos importations à Buenos-Ayres. En 1831, elles n'y entraient que pour 22,500 fr. C'est qu'il fallut, en 1831, laisser écouler ce qui avait été introduit de trop pendant l'année précédente.

Exportations de Buenos-Ayres pour la France en 1831,

Cuirs secs	Fr.	1,460,300
Cuivre vieux	»	105,600
Cuirs salés	»	76,700
Viande salée	»	36,300
Cornes	»	15,600

Il est entré à Buenos-Ayres pendant l'année 1831, 233 navires ; 12, dont 8 sous pavillon français, venaient de France.

Il est sorti du même port 231 navires ; 13 tous sous pavillon français, étaient à la destination de la France.

En 1832, la navigation de Buenos-Ayres avec les diverses nations, a donné les résultats suivans :

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	ENTRÉE,		SORTIE.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Brésil	77	14,853	68	12,727
Espagne et ses colon	29	5,674	38	7,066
Etats-Unis	39	5,427	31	6,351
Uruguay	24	3,947	32	6,142
Angleterre et ses colo.	27	5,160	20	3,964
France	20	4,050	17	3,466
Chili	4	800	8	2,032
Villes Anséatiques	5	1,330	6	1,438
Sardaigne	11	2,176	2	471
TOTAUX	236	43,417	222	43,657

L'année 1836 présente sur 1832, une augmentation de 43 entrées et 15 sorties presque entièrement au profit de l'Angleterre.

En 1818, les États-Unis envoyèrent dans la Plata un commissaire chargé d'examiner les ressources du pays. Il évalua à 50 millions de francs les importartions dont on pouvait y trouver l'échange contre des produits d'une valeur analogue.

Voici, d'après les tableaux de la douane, les résultats du commerce de Marseille et de la France avec Rio-de-la-Plata et Urugay.

Importations de Rio-Plata et Urugay.

	En France	à Marseille.
En 1832.........	5,001,174 fr.	1,154,500 fr.
En 1833.........	4,839,470 »	841,091 »
En 1839.........	5,787,760 »	984,093 »

Exportations pour Rio-Plata et Urugay.

	De France.	De Marseille.
En 1882.........	4,687,155 fr.	446,407 fr.
En 1833.........	5.033,716 »	736,891 »
En 1839.........	4,891,382 »	827,515 »

Le nombre des navires français expédiés de France pour Rio-de-la-Plata et Urugay, a été en 1827, de 18; en 1828, de 24; en 1829, de 35; en 1830, de 25; en 1831, de 23; en 1832, de 32; en 1833, de 34.

Sur ce dernier chiffre, 11 navires appartenaient au port de Marseille, 8 au Havre, 5 à Bordeaux, 5 à Cette, 1 à Nantes, 3 à Saint-Malo, et 1 à Toulon. En 1834, le nombre des expéditions françaises n'est plus que de 27, dont 11 du Havre, 6 de Marseille, 4 de Bordeaux, 1 de Cherbourg, 3 de Saint-Malo, et 2 de Cette.

En 1839, ce nombre s'est élevé à 45, dont 12 de Marseille. En 1840, à 81, dont 22 de Marseille. En 1841, Marseille a expédié 24 navires, jaugeant 4,342 tonneaux (sur lest) 21 pour Montevideo, dont 7 français, 14 tiers-pavillon; 3 pour Buenos-

Ayres, dont un français de 171 tx.; 1 suédois, de 190; 1 danois de 140, sur lest.

Le nombre des navires français ou étrangers venus en 1833 de Rio-de-la-Plata et Urugay en France a été de 28, savoir : 10 à Marseille, 11 au Havre, 3 à Bordeaux, et 4 à Saint-Malo; en 1834, de 27, dont 11 au Havre, 7 à Marseille, 4 à Bordeaux, 1 à Cherbourg, 3 à Saint-Malo, et 1 à Cette.

En 1839, de 24, dont 8 à Marseille. En 1840, de 28, dont 4 à Marseille. En 1841, il est venu de ces pays à Marseille 18 navires chargés, du port de 3,362 tonneaux ; 10 français, 2 avec le pavillon de l'Urugay (Montevidéo) 6 sous tiers-pavillon ; 6 étaient partis de Buenos-Ayres, 12 de Montevideo.

Nos rapports avec Buenos-Ayres ont été interrompus pendant le dernier blocus. Depuis sa levée, en novembre 1840, jusqu'au 30 juin 1841, il est entré dans ce port 450 navires de commerce, savoir : 131 anglais, 70 américains du Nord, 47 brésiliens, 41 sardes, 34 français, 32 danois et suédois, 11 belges, 1 russe, le surplus prussiens, norwégiens, brémois et portugais.

Il convient de ne pas négliger les avantages qu'offrent à notre commerce les marchés de la Plata. Nous pourrions y trouver de larges débouchés pour nos produits manufacturés.

Principaux articles importés de Rio-Plata et Urugay à Marseille.

		1831.	1832.	1839.	1840.	1841.
Peaux grandes	q. m.	6,003	3,284	6,425	6,067	24,187
— petites	»	159	81	2	1	870
Laines	fr.	—	—	1,190	364	254,816
Crins bruts	q.m.	61	4	530	820	1,228
Os et cornes de bétail	»	178	509	1,639	227	1,772
Suif et saindoux	»	—	—	672	66	316
Cuivre	»	18	6	7	1	18
Argent brut	k.	47	—	—	—	—
Argent monnayé	»	23	25	—	—	—

Principaux articles exportés de Marseille pour Rio-Plata et Urugay.

		1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Froment	hect.	38	2,670	2,123	200	—
Farine	q. m.	17	2,643	—	432	4,986

		1832	1833	1839	1840	1841
Fruits de table secs et confits............	q. m.	51	113	25	126	225
Amandes, noix, noisettes	»	162	71	21	63	155
Huile d'olive..........	»	243	205	60	412	988
Parfumeries	»	18	42	5	16	156
Savon	»	124	34	32	205	225
Vin ordinaire en futailles	hect.	3,251	5,152	22,503	7,451	2,735
Vin ord. en bouteilles...	»	91	159	214	255	530
Vin de liqueur........	»	260	245	125	159	228
Vinaigre..............	»	72	147	444	1	302
Eau-de-vie de vin......	»	400	1,536	741	63	470
Verrerie..............	q. m.	122	242	38	11	885
Toiles de lin écrues....	k.	735	—	—	—	185
Tissus de soie et rubans.	»	76	59	141	179	2,275
Tissus de coton.......	»	184	—	750	223	4,301
Chapeaux feutre ou soie	pièces	200	337	45	113	337
Papier.	q. m.	84	15	17	16	73
Peaux prép. et ouvrées.	»	50	38	17	20	97
Mercerie et ouvr. en fer.	»	11	9	109	209	163

De 1832 à 1833, il y a eu augmentation sur les exportations de la France et particulièrement de Marseille pour la Plata, mais il est à remarquer que cette augmentation porte sur les produits naturels (1), et que sur les objets manufacturés il y a plutôt diminution qu'accroissement.

Les Anglais au contraire inondent ces pays des produits de leurs fabriques. Leurs bas prix écrasent notre concurrence, surtout pour les cotonnades qui pourraient être une branche d'exportation si considérable.

Pourquoi ne pouvons-nous pas produire à aussi bas prix que les Anglais ? Parce que nous payons plus cher les élémens de la fabrication. Les cotons filés qui sont la matière première des tissus sont plus chers en France qu'en Angleterre. Qu'on admette les filés étrangers à des droits modérés, et nos fabricans soutiendront la concurrence des Anglais.

C'est ce qu'a demandé M. Nicolas Kœchlin, président de la chambre de commerce de Mulhausen, dans l'opinion remarquable qu'il a développée devant la commission d'enquête (1334).

(1) De 1833 à 1839, l'exportation du vin a plus que quadruplé.

CHAPITRE XXIX.

PÉROU.

Régime du Port-Lamar (Bolivie).—Son commerce.—Relations de la France avec le Bas-Pérou. — Causes de la supériorité commerciale des Anglais dans ces contrées. — Valeurs importées et exportées au Pérou par le commerce français et Marseillais.

Le Pérou n'a pas plus échappé que le Mexique, la Colombie et la Plata, à ce besoin de fractionnement et de séparation qui semble être la loi des républiques modernes et qui naguère a menacé d'un danger grave l'existence politique des États-Unis (1834).

Il est divisé en Haut-Pérou (Bolivie) et Bas-Pérou.

Le principal port de la Bolivie est Cobija ou Port-Lamar ; un décret du 3 octobre 1832, a déclaré ce port complètement libre et franc de tout droit national sous quelque dénomination que ce soit.

Le but du gouvernement était de faire du Port-Lamar un des principaux entrepôts du commerce avec le centre de l'Amérique méridionale.

D'après un autre décret du 1er janvier 1833, les marchandises expédiées dans l'intérieur paient 5 pour cent de la valeur, outre le demi pour cent de *consulado* (tribunal de commerce).

Les articles suivans sont exempts de tout droit d'importation dans l'intérieur : *fer et acier, ferremens, instrumens et outils pour l'agriculture, pour l'exploitation des mines, pour les sciences, arts et métiers, livres conformes à la saine morale* ; *machines et mercure.*

La valeur des marchandises importées d'outre-mer à Port-Lamar s'est élevée,

En 1828, à............	80,116	piastres (5 fr. 30 c.)
En 1829, à............	352,944	»
En 1830, à............	702,639	»
En 1831, à............	304,903	»
En 1832, à............	852,032	»
En 1840, à............	2,200,000	»

La valeur des exportations en or et argent monnayés, minérai, métaux et quinquina a été,

En 1829	de	109,895	piastres.
En 1830	de	291,828	»
En 1831	de	561209	»
En 1832	de	636,122	»
En 1840	de	1,700,000	»

Le marché bolivien paraît offrir un débouché important aux produits de l'industrie française; on en évalue l'importation annuelle à 700,000 piastres, y compris, probablement, la valeur des introductions effectuées par la contrebande.

Le commerce de la France avec le Bas-Pérou, en 1832, a présenté les résultats suivans :

Importations	2,800,332	francs.
Exportations	1,572,000	»

L'importation s'est composée des articles ci-après :

Tissus de soie	829,700	francs.
» de laine	428,500	»
» de coton	276,908	»
» de lin et de chanvre	224,560	»
Soie	196,200	»
Vins	121,665	»
Parfumerie	80,206	»
Bijouterie fausse	75,119	»
Papier blanc et peint	72,045	»
Quincaillerie et coutellerie	69,102	»
Droguerie et épicerie	52,335	»
Mercerie, tabletterie et bimbeloter.	48,940	»
Meubles	35,000	»
Verrerie, porcelaine et poterie	31,866	»
Librairie et gravures	28,134	»
Vinaigre	16,410	»
Huiles	13,638	»
Articles divers	200,000	»

Sur les 2,800,332 fr. de marchandises dénommées :

1,900,332 fr. ont été directement importés de France par 7 navires français dans les ports péruviens ouverts au commerce étranger autres que Callao.

548,000 fr. expédiés de France à destination de Lima, ont été importés à Valparaiso, déchargés dans ce port et immédiatement réexpédiés sur Callao.

152,000 fr. seulement ont été directement importés du Havre au Callao par un navire des Etats-Unis

Le transbordement à Valparaiso et la réexportation immédiate de ce port sur Callao des marchandises à destination de Lima, ont pour but d'éviter le retard de deux ou trois mois qu'entrainent pour le commerce liménien, les diverses escales des navires français dans les autres ports péruviens.

En 1831, ce transbordement ne s'était élevé qu'à une valeur de 300,000 fr. extraite à Valparaiso de 14 bâtimens français.

Chaque année, Valparaiso accroît ainsi ses relations directes avec l'Europe, au préjudice de Callao, qui, par la sûrete de son port et sa position, semble pourtant destiné à être l'entrepôt de tout le littoral du Grand-Océan. En 1838, Valparaiso a vu arriver 905 navires, dont 93 venant de France, au port de 15,298 tx.

Les 2,800,332 fr. importés en 1832, ne représentent que les valeurs légalement introduites dans les ports péruviens.

A cette somme, il faut ajouter les versemens frauduleux effectués sur toute l'étendue de la côte et qu'on estime à un tiers de l'importation légale.

Il faut l'augmenter en outre d'une valeur d'environ 196,000 piastres (980,000 fr.) de marchandises françaises débarquées à Arica pour être, par voie de transit, expédiées en Bolivie.

L'exportation du Bas-Pérou pour la France, en 1,se om- pose comme suit :

Numéraire................	1,200,000 fr.
Salpêtre	352,000 »
Articles divers............	20,000 »

Sur les sept navires français sortis, en 1832, des ports péruviens, six étaient chargés de salpêtre.

L'exportation, par contrebande, tant en espèces qu'en argent *pina* ou brut paraît avoir excédé l'exportation légale.

De 1827 à la fin de 1831, les produits français avaient toujours abondé sur les marchés du Pérou. En 1832, ce qui restait dans les magasins s'est écoulé avec l'importation, relativement peu considérable, de cette année.

La faiblesse des ventes a été, au reste, compensée, pour le

commerce français, par la rentrée de l'arriéré considérable dont le tenaient à découvert les longs crédits qu'il a toujours été obligé de faire au commerce péruvien. Cette espèce de dette flottante ne peut être évaluée à moins de 2 ou 3 millions de fr. ; contre les habitudes du marché, le montant des recouvremens à dépassé en 1832 celui des nouveaux crédits.

Par suite du défaut de marchandises françaises, on a vu à la fin de cette année, une cargaison d'environ 600,000 fr. de draps et de tissus de coton anglais, se placer très promptement et très avantageusement, au Callao, où en présence des tissus et des draps français, une année peut-être n'aurait pas suffi à son écoulement.

A défaut encore de soieries françaises, les soieries de la Chine se sont très bien vendues, surtout les fils à coudre, les rubans dits *listones*, les mouchoirs, les schalls, les satins unis dont les prix sont d'ailleurs de 30 p. 0/0 inférieurs à ceux de France. (1)

Les cinq sixièmes des exportations du Pérou se composent de matières d'or et d'argent (2). Il récolte cependant du coton, du sucre, du café, du cacao, de l'indigo, du tabac, etc.; mais la plupart de ces articles trouvent leur écoulement au Chili, dans la Bolivie et les autres nouveaux États d'Amérique, qui prennent aussi quelques draps grossiers fabriqués à Cusco, et des vins et des eaux-de-vie du Pérou. Le total des exportations pour ces divers États n'excède pas 3,500,000 fr.

Un bâtiment sarde a bien exporté, en 1831, 30 à 40 tonneaux de sucre pour Gênes; des bâtimens anglais ont également pris quelques balles de coton et de laine, et des bâtimens des États-Unis quelques balles de laine; mais ce ne sont là que des essais; d'ailleurs, la culture des denrées coloniales est encore en enfance au Pérou, faute de capitaux, de bras, et de bonnes méthodes.

(1) En 1841, l'importation des soieries de France s'est trouvée favorisée par la guerre des Anglais contre les Chinois qui a amené une suspension dans les expéditions directes de la Chine au Pérou. Mais cette circonstance heureuse est neutralisée par l'aggravation qu'ont subie les droits sur nos vins, aggravation qui vient d'être l'objet des réclamations du gouvernement français.

(2) L'exportation totale de 1839, a été de 30,521,000 fr., or et argent; et 7,006,000 fr. marchandises. De 1781 à 1795, la moyenne de l'exportation pour l'Espagne était de 26,300,000 fr. or et argent, 3,000,000 fr. denrées et marchandises. (La Bolivie comprise dans cette période ne l'est pas dans les chiffres 1839.)

Le Pérou produit aussi beaucoup de salpêtre. Vers l'année 1829, on en expédia à Bordeaux une certaine quantité, et l'analyse qui en fut faite prouva, dit-on, que chaque 50 kilogrammes contenaient 46 kilogrammes de salpêtre pur. Aussi, en 1831, 4 bâtimens français en ont chargé 5,000 quintaux qui, à raison de 34 fr. par 50 kilogrammes, représentent 170,000 francs.

Autrefois il s'exportait de la province de Huamalies une grande quantité de quinquina. Mais depuis la découverte du sulfate de quinine, les chimistes d'Europe ont reconnu que l'écorce qui contient le plus d'essence est la halisaia, espèce particulière à la Bolivie, de sorte que les exportations de quinquina du Pérou sont aujourd'hui presque nulles.

Les états publiés par l'administration des douanes assignent au commerce direct de la France et de Marseille avec le Haut et le Bas-Pérou, les résultats suivans :

Importations du Haut et Bas-Pérou (y compris l'or et l'argent).

	En France.	A Marseille.
En 1832.......	744,096 »	141,575 »
En 1833.......	719,843 »	431 »
En 1839.......	3,465,601 »	(1) 777,766 »

Exportations pour le Haut et Bas-Pérou.

	De France.	De Marseille.
En 1832.......	4,768,947 fr.	14,812 fr.
En 1833.......	4,291,130 »	0
En 1839.......	1,500,005 »	16,764

Le Haut-Pérou (Bolivie) figure dans ces chiffres pour fort peu de chose.

Les principaux objets de l'importation du Pérou à Marseille, en 1832, ont été 675,000 grammes argent brut, 30,000 grammes argent monnayé, et 2,363 kil. cuivre.

L'exportation a consisté en 6600 litres de vin ord. en futailles,

(1) Dont 5,200 fr. seulement de Bolivie qui ne figure aussi que pour 7,544 fr. aux exportations de France.

2400 lit. vin de liqueur en bouteille, 6900 lit. eau-de-vie de vin, et 128 k. toiles unies écrues.

En 1833 et en 1834 les affaires entre le Pérou et Marseille ont été à peu près nulles.

En 1840 et 1841 Marseille n'a rien reçu du Pérou, en 1839, l'importation s'est composée en majeure partie de objets suivans :

Principaux articles importés du Pérou à Marseille en 1839.

Peaux grandes — q. m. 46 — sucre brut 382. — Sucre terré 52. — cacao 443. — caoutchou 20. — Quinquina 14, — Coton, 697. — Cuivre 157.— Nitrate de potasse 898 — Nitrate de soude 1,553. Or brut 392 kil. — Argent brut 574 kil. — Argent monnoyé 1,153 kil.

Principaux articles exportés de Marseille au Pérou.

		1839.	1840.	1841.
Huile d'olive........	q. m.	9	—	2
Produits chimiques..		18	—	—
Parfumerie.........		9	24	1
Vin ordinaire (1)...	hect.	77	519	45
Vinaigre...........	—	18	—	—
Eau-de-vie de vin...	—	18	328	9
Liqueurs...........	—	10	16	15
Parapluies en soie..	francs	600	—	—

Navigation. En 1839, 9 navires sont venus du Pérou en France, 2 à Marseille ; en 1840 et 1841 point à Marseille. En 1840 il est parti de Marseille pour Lima un navire français de 177 ton. 4 des autres ports français. En 1839 et 1841 point de départ direct de notre port pour cette contrée.

(1) Il a été communiqué aux chambres de commerce une lettre du consul de France à Chuquisaca (Bolivie), exposant les difficultés que rencontre la vente des vins français en Bolivie, comme dans la plupart des États de l'amérique du Snd, par suite du trop grand volume des fûts dont le transport est presque impossible eu égard à l'insuffisance dans ces pays des moyens de locomotion. Il conviendrait d'adopter des barils de 50 bouteilles au lieu de 80.

Une partie des articles exportés de Marseille pour les Etats-Unis est destinée pour le Pérou, ainsi que pour d'autres contrées de l'Amérique du sud. New-York et la Nouvelle-Orléans sont des entrepôts de toutes les marchandises d'Europe, où s'approvisionne le reste de l'Amérique. Les Etats-Unis peuvent donc être considérés comme les intermédiaires du commerce de Marseille avec le Pérou,

Pourquoi Marseille et la France ne s'affranchiraient-elles pas de cet intermédiaire ? Pourquoi ne pas imiter l'Angleterre dont les exportations directes pour le Pérou, s'élèvent à plus de 20 millions de francs ? (1834)

L'infériorité de la France résulte principalement de ce que son commerce avec le Pérou, comme avec les autres parties de l'Amérique méridionale, est exploité par des négocians isolés, sans relations étendues, soit en Europe, soit dans le pays, et par cela même dépourvus à la fois des capitaux, du crédit et des connaissances nécessaires pour faire des opérations profitables et d'une certaine importance. Les bâtimens français qui viennent dans les mers du sud courent à l'aventure depuis Valparaiso jusqu'en Californie, sans direction fixe ; ils essaient de toutes les places et les abandonnent sans les connaître, emportant des renseignemens inexacts qu'ils présentent néanmoius à leur retour en Europe, pour base de nouvelles opérations.

Les Anglais, au contraire, possèdent à Lima, Valparaiso et Buenos-Ayres, des maisons de commerce considérables établies sur ces points, immédiatement après l'indépendance des colonies espagnoles, par des capitalistes de Londres et de Liverpool. Ces maisons, toutes dans la même dépendance et réciproquement associées, reçoivent leur action commune du comptoir central de la métropole, qui, par son influence, décide les armateurs et les producteurs anglais à consigner leurs bâtimens à ces espèces de succursales, auprès desquelles ils sont d'ailleurs certains d'obtenir des renseignemens exacts et désintéressés sur l'état et les besoins des marchés. Souvent ils obtiennent des fabricans des envois pour leur propre compte. (1)

Ces agens ou correspendans, par leurs crédits et leurs capi-

(1) L'Angleterre exploite les trois-quarts du commerce du Pérou qu'elle a choisi comme lieu d'entrepôt pour les autres républiques Américaines ; elle y a établi un service de bateaux à vapeur.

taux, facilitent les retours et souvent ils adressent à la maison de Londres des consignations ou des demandes de négocians américains. Leur séjour prolongé dans le pays les met à même d'avertir les fabricans d'Europe des changemens que le goût et la mode ont rendus nécessaires.

Il est facile de concevoir que des établissemens aussi sagement calculés et gérés par des mains habiles ont une supériorité marquée, et sont, pour ainsi dire, le centre de toutes les opérations que tentent les capitalistes américains mêmes. Si nous suivions cet exemple, nous serions assurés d'une prospérité croissante dans nos relations avec les nouveaux états d'Amérique, car nous y sommes bien accueillis, et déjà quelques articles qne nous fournissons au Pérou en concurrence avec l'Angleterre, nos draps et cotonnades par exemple, sont chaque jour plus recherchés.

Nous pourrions tirer directement du Pérou les laines de lama et de vigogne, et surtout les peaux de chinchilla qu'on ne trouve que dans ce pays.

Les moyens d'accroître nos relations ne manquent pas. Sachons les employer. Il est pénible de voir la France ne placer, en 1833, que pour 4 millions de marchandises, et en 1839 pour 1,500,000 fr., là où les autres nations en placent pour plus de 40 millions.

CHAPITRE XXX.

CHILI

Commerce du Chili. — Valparaiso. — Abus de confiance. — Relations de Marseille avec le Chili. — Résumé de la navigation de la France et de Marseille avec l'Amérique du Sud. — Vœux et conseils.

Le Chili ne le cède en rien au Pérou pour les richesses minérales. On y trouve eu grande quantité l'or et l'argent; le cuivre y est encore plus abondant; le mercure, le plomb, le fer, etc., sont très communs. Il ne possède pas de diamans, mais on y

trouve beaucoup d'émeraudes, de topazes, de rubis et de saphirs.

La vigne y est introduite depuis très longtems, et donne du vin de bonne qualité.

Depuis la déclaration de son indépendance, le Chili tire de l'Angleterre, de la France, et des Etats-Unis les objets de sa consommation. On y importe de ces pays des armes, des munitions, des meubles, du tabac et des articles manufacturés. Il reçoit aussi des Indes Orientales quelques-uns de ces articles.

Depuis quelques années (1842) l'Espagne y importe des vins qui, joints à ceux du pays, nuisent à la vente de ceux de France.

On exporte de l'or, de l'argent, du cuivre, de l'étain, des bois de teinture, du cacao, du café, de la cochenille, de l'indigo, du coton, des cuirs, du nitrate de soude, etc.

Valparaiso est le port de Saint-Iago, capitale du Chili. L'entrée de ce port est facile et sans embarras, et les vaisseaux de tout rang, quel qu'en soit le nombre, peuvent s'y tenir sans aucun risque à l'abri de tous les vents, à l'exception de celui du N., qui souffle violemment en hiver, surtout en juillet et août, et rend la mer dangereuse. Il y est entré 422 navires en 1839, 804 en 1840.

Cette augmentation de 1839 à 1840 a eu pour cause principale la reprise des relations entre le Chili et les états voisins, lesquelles avaient été suspendues pendant quelque temps par suite des perturbations politiques.

On évalue les importations au Chili à 30 millions de fr. par année, les exportatiens à 18,686,400 fr.; savoir; or et argent 9,317,400 fr — Cuivre fondu et minérai 6,869,000 fr. — Produits du sol 2,500,000 fr.

En 1825 le bureau du commerce écrivait aux chambres de commerce du royaume:

« Le Chili n'offre pas moins d'élémens de succès à la France « que toutes les autres parties de l'Amérique du Sud; avec le « secours du temps et la persévérance, et surtout en se conten- « tant de bénéfices modérés, il n'y aurait plus à craindre aucune « rivalité. Les bénéfices de 28 pour cent pour les opérations or- « dinaires se sont élevés quelquefois jusqu'à 100 pour cent; mais « ces profits exagerés, obtenus aux pacotilleurs par des fraudes « et des infidélités manifestes, auraient pour résultat, s'ils de- « vaient se renouveler, la déconsidération du commerce français « dans cette contrée. »

Plus d'une fois depuis 1825, le ministère du commerce a signalé au blâme public de nouvelles fraudes tentées par quelques individus expéditeurs ou consignataires, au grand détriment des négocians loyaux et de l'industrie française en général.

A une époque toute récente (1834), ces honteuses spéculations se sont reproduites encore, mais, cette fois, plus fâcheuses encore peut-être dans leurs résultats, par l'éclat qu'ont provoqué des maisons étrangères dont on avait essayé de surprendre la bonne foi et de blesser les intérêts. Des enquêtes publiques, en douane, ont constaté des différences manifestes entre des échantillons envoyés en France et les commandes expédiées de France comme répondant à ces échantillons. Des remises considérables stipulées par l'autorité Chilienne ont dû être consenties par les vendeurs français.

On laisse à juger qu'elle impression produisent sur la population de pareilles condamnations habilement exploitées par les nations rivales; de quel discrédit elles peuvent frapper les relations avec la France; quels embarras elles créent aux agens chargés de représenter a Saint-Iago le commerce français.

Les toiles de Bretagne ont surtout été l'objet de transactions humiliantes imposées aux vendeurs infidèles.

De graves irrégularités ont été également reconnues dans des expéditions de tissus de soie. Des pièces de rubans n'avaient pas le nombre d'aunes porté sur la facture. La qualité en était extrêmement inférieure.

Est-il surprenant après cela, que les soieries chinoises importées de Canton par les Américains, et soigneusement accommodées par les fabricans chinois aux goûts et aux caprices du pays obtiennent grande faveur sur le marché de Valparaiso?

Des abus de confiance comme ceux dont il s'agit ne peuvent provenir que d'un très petit nombre d'individus. La généralité des expéditions françaises est pure assurément de ces coupables supercheries, et le commerce français ne manquera pas de protester contre de telles opérations par un redoublement de soin dans le choix et la composition de ses cargaisons. (1)

(1) Depuis 1834, époque où ceci a été publié, une amélioration sensible a été signalée. Nos *soieries* de Lyon par leur belle qualité et le choix des dessins obtiennent une préférence méritée. La *draperie* d'Elbœuf, en qualité moyenne de 10 à 12 francs le mètre, rencontrerait également fort peu de concurrence si les fabricans s'attachaient à faire pour le Chili des draps mieux tondus et d'un

Le commerce de Marseille et de la France avec le Chili a présenté les résultats suivans en 1832, 1833 et 1839 :

Importations du Chili (y compris l'or et l'argent.)

	En France.	à Marseille.
1832.......	5,329,200 fr.	52,180 fr.
1833.......	7,861,488 »	0
1839.......	9,143,657 »	0

Exportations pour le Chili.

	De France.	de Marseille
1832.......	5,327,914 fr.	141,046 fr.
1833.......	2,532,114 »	8,301 »
1839.......	11,026,335 »	51,804 »

Principaux articles importés du Chili à Marseille

	1832.	1836.	1837.
Ecorce de quina. q. m.	45	—	121
Nitrate de soude......	412	601	2,804.

Principaux articles exportés de Marseille pour le Chili.

		1832.	1833	1839.	1841.
Viande salée, saucissons, etc.	q. m.	43	68	6	2
Pâtes d'Italie..................	»	74 »	—	—	3
Fruits de table confits........	»	27 »	—	—	2
Huile d'olive comestible.......	»	57 »	4	61	87
Parfumeries................	»	5 »	—	—	10
Sucre raffiné................	»	86 »	—	100	—
Vin ordinaire en futaille.......	hect.	712	—	—	232
» en bouteille	»	74 »	—	—	42

apprêt plus soyeux et plus brillant. Les *modes*, les articles de l'*industrie parisienne* sont aussi sans concurrence et se vendent généralement à des prix avantageux. Nos *tissus de coton*, tels qu'*indiennes* et *mousselines* imprimées, pourraient rivaliser avec ceux d'Angleterre, si nos fabricans leur donnaient des couleurs plus appropriées au goût des habitans ainsi que la largeur d'usage dans le pays, savoir : de 25 à 26 pouces anglais (0 m. 635 à 660).

		1832.	1833.	1849.	1841.
Eaux-de-vie de vin.........	hect.	328 »	25	95	109
Papier blanc................	q. m.	149	—	—	—
Ouvrages de fer et mercerie...	»	19	—	62	3
Etoffes de soie..............	k.	—	—	50	—

En 1839 Marseille a expédié un navire pour le Chili, en 1840 point, en 1841 3 sous pavillon autrichien, jaugeant 1448 tonneaux pour Valparaiso

Durant ces trois années il n'est venu aucun navire du Chili à Marseille.

Il est nécessaire que notre commerce avec l'Amérique du Sud soit protégé par des stations navales assez nombreuses pour faire respecter les propriétés françaises au milieu des agitations politiques dont ces pays ne cessent d'être le théâtre. Le gouvernement du roi a compris ce besoin, et pour y satisfaire, il a demandé aux chambres des fonds destinés à fortifier notre marine.

RÉSUMÉ.

J'ai traité successivement du commerce de la France et de Marseille avec les diverses contrées du continent de l'Amérique du Sud, y compris le Mexique. Pour résumer ce que j'ai dit à ce sujet, voici le tableau de la navigation à laquelle ce commerce a donné lieu depuis 1825 :

Navigation entre la France et l'Amérique du Sud et le Mexique.

ANNÉES.	[illegible]		SORTIE.	
	en France.	à Marseille.	de France.	de Marseille.
1825......	116	54	209	92
1826......	131	70	173	65
1827......	115	62	169	69
1828......	110	30	221	54
1829......	140	38	226	52
1830......	140	41	154	23
1831......	95	28	109	19
1832......	101	34	142	29
1833......	123	46	201	53
1839......	128	29	207	42
1840......	175	35	265	59
1841......	—	48	—	64

Marseille n'a point conservé dans cette navigation le rang qu'elle occupait en 1825, 1826 et 1827. Sans doute elle s'est découragée en présence des obstacles sans nombre qu'oppose au commerce la situation précaire des nouvelles républiques américaines. Nous appelons de tous nos vœux le terme d'un état de choses qui compromet tant d'intérêts et qui ferme au commerce un champ immense où il créerait tant de richesses. Malheureusement, les populations de l'Amérique du Sud sont trop peu éclairées pour qu'on puisse attendre d'elles un retour volontaire et spontané à une organisation forte, régulière et pacifique. Le concours des grandes puissances maritimes serait nécessaire pour arracher ces contrées à l'anarchie qui les déchire et qui fait régner la misère là où la nature a prodigué tous les élémens d'une prodigieuse prospérité.

Si l'on pouvait mettre un terme aux luttes intestines et à la déplorable instabilité politique qui paralysent les ressources intérieures des jeunes Etats de l'Amérique du Sud, il en résulterait pour leur avenir commercial un progrès incalculable. On vient de voir que le Chili en paix avec ses voisins a doublé dans un an le mouvement de son commerce. Dans un an aussi (de 1839 à 1840) les importations françaises s'y sont élevées de de 11 à 15 millions.

Un autre obstacle à notre commerce avec l'Amérique du Sud, naît de l'élévation de nos tarifs. La plupart de ses produits sont repoussés de notre consommation; comment pourrions nous espérer de lui faire agréer les nôtres, lorsque nous refusons ceux qu'elle pourrait nous offrir en échange ?

Envain, nous perfectionnons nos produits, nous en abaissons les prix, et nous mettons le plus grand soin et la plus grande loyauté dans nos envois, tout cela vient se briser contre le défaut de moyens d'échange. M. Cunin-Gridaine ministre du commerce, disait à la Chambre des députés le 23 mai 1842 :

« Nos marchandises jouissent d'une grande faveur dans les Amériques du Sud; si nos négocians obtiennent quelque préférence, ils le doivent à la loyauté qu'ils apportent dans leurs relations et je suis heureux de leur rendre cette justice.... Le Brésil ne nous ouvre pas toutes les ressources que nous pourrions désirer : cela est d'autant plus regrettable qu'il tire de l'Europe tous les produits manufacturés qu'il consomme. Pourquoi? parce que nous refusons de lui prendre une certaine quantité de sucre en échange de

ce que nous lui apportons, et cela en vue de protéger les sucres coloniaux et les sucres indigènes ; là aussi on nous donnerait la préférence, mais on nous offre la seule monnaie qu'on puisse nous donner. »

Quel essor n'aurait pas pris le commerce extérieur de la France si l'amendement de M Lacave Laplagne tendant à la suppression du sucre indigène, avait été adopté en 1840 ! Le sucre colonial étant insuffisant à la consommation de la France, l'Etranger nous en aurait fourni des quantités considérables que nous aurions payées avec nos produits manufacturés ; riche aliment, magnifique encouragement à l'industrie et à la navigation nationales !

Il est une autre denrée que l'Amérique pourrait produire en abondance et dont la France fait une grande consommation. C'est le coton : il peut devenir l'objet d'un commerce animé entre nous et l'Amérique du Sud, surtout au moment ou l'Amérique du Nord, repoussant nos produits, nous provoque stupidement à repousser les siens et à rechercher tous les moyens de les remplacer.

Enfin, si le commerce français, veut procurer à l'industrie nationale les magnifiques débouchées que lui offre l'Amérique du Sud, il faut qu'il imite le commerce anglais, qu'il y établisse des agens dont les conseils dirigeront la formation des cargaisons, et dont les soins en rendront la vente fructueuse.

CHAPITRE XXXI.

RÉSUMÉ DU LIVRE TROISIÈME.

Valeur des échanges entre Marseille et les pays étrangers, en 1832 et 1839. — De 1826 à 1830. — Navigation faite concurrement avec l'étranger, à Marseille et au Havre, de 1825 à 1841. — Mouvement commercial des principaux ports du monde. — Principaux articles importés et exportés par Marseille de 1832 à 1841. — Commerce Marseillais au XVIIIe siècle. — Sous l'Empire. — Essor Depuis la paix de 1814. — Grands travaux que Marseille réclame dans l'intérêt de la France.

J'ai présenté dans une série de chapitres le tableau du commerce de Marseille avec les nations étrangères. Voici les chiffres qui résument ce vaste mouvement industriel :

PROVENANCES et DESTINATIONS.	1832.		1839.	
	Importations.	Exportations.	Importations	Exportations
	fr.	fr.	fr.	fr.
Transit............	—	5,984,071	—	9,000,000
Royaume-Uni et possessions angl. dans la Méditerranée......	1,615,239	6,000,000	8,098,994	21,067,169
Belgique...........	1,308	331,652	367,161	1,764,417
Hollande...........	535,173	611,622	1,602,675	1,913,457
Villes Anséatiques...	413,671	1,544,998	358,710	2,767,263
Prusse.............	—	370,164	—	193,789
Russie.............	13,594,485	2,029,104	20,608,558	2,809,609
Suède..............	327,086	598,494	696,340	363,332
Norwège............	65,200	11,282	128,908	103,158
Danemark...........	17,564	551,950	9,049	649,493
Allemagne..........	—	48,930	—	5,090
Suisse (1).........	—	2,621,354	—	2,435,649
Autriche...........	6,159,735	4,271,055	8,418,884	6,564,286
Sardaigne..........	27,873,480	18,004,35[illegible]	31,882,567	26,262,608
Deux-Siciles.......	20,011,278	7,039,053	23,327,307	11,391,692
Autres Etats d'Italie.	8,291,668	10,336,782	18,295,259	15,537,973
Espagne............	15,936,24[illegible]	9,424,122	14,358,629	31,623,818
Portugal...........	200,450	12,946	373,108	66,093
Turquie............	23,874,830	16,738,035	40,776,723	14,175,153
Grece..............	1,580,391	1,872,938	1,700,000	2,200,000
Egypte.............	5,018,478	3,393,613	3,823,253	3,208,339
Etats-Barbaresques.	7,522,181	6,151,634	5,502,962	4,344,128
Ile Maurice........	331,500	234,620	44,178	1,370,676
Madagascar et côte occidentale d'Afrique.	—	—	345,186	541,619
Inde: posses. Anglaises	199,335	391,547	988,262	1,274,051
» posses. Holland.	643,883	177,975	1,688,182	436,260
» posses. Français.	148,970	—	569,583	41,895
Haïti..............	521,581	765,135	1,051,851	843,991
Iles Danoises d'Amér.	56,675	404,945	—	1,094,305
Iles Espagnoles d'Am.	860,905	750,135	5,646,059	1,362,627
Posses. Angl. d'Amér	—	—	—	268,762
Etats-Unis.........	13,036,073	5,685,916	6,466,973	10,648,096
Mexique............	377,795	—	155,226	44,510
Colombie...........	312,498	193,316	287,009	222,103
Brésil.............	1,060,557	668,578	789,209	1,255,486
Rio-Plata et Uruguay	1,154,500	446,407	984,095	827,519
Pérou..............	141,575	14,812	776,766	16,764
Chili..............	52,180	141,046	—	51,804
Totaux......	151,936,486	107,822,590	200,120,959	178,746,984

(1) Le commerce de transit n'est point compris dans les chiffres de la Suisse et de l'Allemagne.

En 1832, la France a exporté pour les mêmes pays une valeur de 735,229,250 francs en marchandises et en numéraire ; elle en a reçu pour 716,850,678 fr. En 1839, les importations sont de 1,030,911,586 fr. ; les exportations de 991,678,148 fr. (y compris le numéraire).

De 1826 à 1830, la valeur des transactions entre Marseille et les nations étrangères a été ainsi qu'il suit :

	Importations.	Exportations.
1826......	111,853,999 fr.	75,363,052 fr.
1827......	126,653,940 »	84,391,705 »
1828......	125,816,688 »	81,757,925 »
1829......	114,871,937 »	89,147,768 »
1830......	149,221,091 »	93,323,501 »

Ces opérations alimentent une navigation très active dont voici le tableau. Pour mieux en faire apprécier l'importance, je mets en regard du mouvement du port de Marseille celui du Havre. Cette comparaison entre les deux premières places maritimes de France ne sera pas sans intérêt.

NAVIGATION FAITE CONCURREMMENT AVEC L'ÉTRANGER.

Entrée des bâtimens à Marseille.

ANNÉES.	NAVIRES FRANÇAIS.		NAVIRES ÉTRANGERS.		TOTAL.	
	Navires	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.
1825....	894	89,709	1,093	111,797	1,987	201,506
1826....	858	85,821	1,062	114,281	1,920	200,102
1827....	874	87,886	1,174	121,027	2,048	208,913
1828....	909	71,884	1,082	132,408	1,991	204,292
1829....	662	58,916	1,038	124,832	1,700	183,748
1830....	810	73,084	1,577	229,581	2,387	302,665
1831....	866	82,612	1,407	185,951	2,273	268,563
1832....	1,155	103,978	1,760	272,342	2,915	376,320
1833....	1,066	93,975	1,534	199,534	2,600	292,509
1834....	992	101,039	1,854	255,311	2,846	356,350
1835....	772	82,909	1,426	206,483	2,198	289,392
1836....	910	104,420	1,806	258,581	2,716	363,001
1837....	1,085	131,553	1,677	241,250	2,762	372,803
1838(1)..	1,116	153,541	2,015	299,735	3,131	453,276
1839....	1,330	161,662	2,007	289,686	3,337	451,348
1840....	1,493	197,887	2,070	309,381	3,563	507,268
1841	1,161	157,437	2,443	389,643	3,604	547,080

(1) L'ordonnance du 18 novembre 1837, a réduit d'environ 15 pour cent l'évaluation officielle du tonnage.

Entrées des bâtimens au Havre.

ANNÉES.	NAVIRES FRANÇAIS.		NAVIRES ÉTRANGERS.		TOTAL.	
	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.
1825..	277	49,722	433	78,693	710	128,420
1826..	265	46,742	583	125,459	848	172,201
1827..	251	45,384	495	102,487	746	147,871
1828.	263	46,769	539	101,989	802	147,758
1829..	270	44,484	864	158,513	1,134	202,997
1830..	239	44,127	555	126,927	794	171,054
1831..	195	33,029	338	79,024	533	112,053
1832..	265	43,465	639	137,439	904	180,904
1833..	250	44,934	445	125,029	745	169,963
1839..	467	103,192	802	206,957	1,269	310,149
1840..	615	129,900	938	241,071	1,553	370,971

Sortie des bâtimens de Marseille.

ANNÉES.	NAVIRES FRANÇAIS.		NAVIRES ÉTRANGERS.		TOTAL.	
	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.
1825..	739	78,960	1,169	124,161	1,908	203,121
1826..	671	79,399	1,097	117,440	1,768	196,839
1827..	555	67,973	1,110	129,417	1,665	187,390
1828..	491	49,494	980	132,630	1,471	182,124
1829..	444	49,848	956	128,972	1,400	178,820
1830..	446	45,563	960	126,688	1,406	172,251
1831..	634	64,393	1,003	131,394	1,637	195,787
1832..	841	77,218	1,071	157,118	1,912	234,336
1833.	697	75,156	1,055	133,435	1,752	208,691
1834(1)	958	99,496	1,696	239,987	2,654	339,483
1835..	692	78,909	1,426	214,765	2,118	293,674
1836..	1,062	131,891	1,800	269,447	2,862	401,338
1837..	1,166	138,872	1,635	255,546	2,796	394,418
1838..	1,052	137,011	1,949	263,785	3,001	400,796
1839..	1,407	160,798	2,023	285,961	3,430	446,759
1840..	1,371	167,274	2,064	281,698	3,435	448,972
1841..	1,168	147,268	2,344	358,693	3,512	505,961

(1) Les chiffes des années postérieures à 1833, comprennent les navires sur lest, dont jusqu'alors il n'avait pas été fait état. J'ai indiqué dans le 1er volume, page 162, le nombre des navires sur lest entrés et sortis. En 1841, il en est sorti de Marseille 218 français et 707 étrangers.

Sortie des bâtimens du Havre.

ANNÉES.	NAVIRES FRANÇAIS.		NAVIRES ÉTRANGERS.		TOTAL.	
	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.
1825.....	202	36,553	236	34,234	438	70,787
1826.....	161	30,221	195	32,072	356	62,293
1827.....	183	33,607	223	35,173	406	68,780
1828.....	143	25,173	205	36,971	348	62,144
1829.....	139	25,633	200	41,132	339	66,767
1830.....	124	23,826	188	37,607	312	61,033
1831.....	166	29,721	210	46,911	376	76,662
1832.....	172	30,733	239	59,463	411	90,196
1833.....	180	30,177	264	68,116	444	98,293
1839.....	454	96,156	804	203,699	1,258	299,855
1840 (1) ..	567	112,225	935	241,357	1,502	353,582

Ces chiffres attestent la supériorité de notre navigation sur celle du Havre (2), et les progrès qu'elle a faits depuis 1830. Ils attestent aussi que, même dans nos ports, la marine nationale lutte avec désavantage contre la marine étrangère. Ce fait mérite un sérieux examen (3).

Le mouvement commercial de Marseille, avec l'étranger seulement, peut donc se résumer par les chiffres suivans : Entrées et sorties réunies, 7,116 navires ; 1,053,041 tonneaux ; valeurs transportées : 378,867,943 fr.

(1) Les chiffres des années antérieures à 1839, ne comprennent pas les navires sur lest ; il en est sorti (sur lest) en 1840, 120 français, et 539 étrangers La même observation s'applique aux navires entrés.

(2) De 1827 à 1836, la moyenne du tonnage des navires chargés entrés et sortis est : pour Marseille, de 540,000 tx. — Le Havre, de 330,000. — Bordeaux, de 224,000. — Nantes, de 89,000. — Dans le tonnage général de la France (cabotage non compris), Marseille, entre pour 30 pour cent. — Le Havre 18. — Bordeaux 12. — Nantes 5. — De 1834 à 1836, la moyenne des valeurs entrées dans les entrepôts est, pour Marseille, de 141,600,000 francs. — Pour le Havre, 142,800,000 fr. — Pour Bordeaux, 55,600,000 fr. — Nantes, 15,500,000 francs. Quant aux quantités, la moyenne est, pour Marseille, de 208,716 tonnes ; le Havre, 128,160 ; Bordeaux, 3,891 ; Nantes, 2,230.

(3) Voir au 1er volume, page 174.

Voici les chiffres du mouvement annuel des principaux ports étrangers avec le dehors, d'après les documens les plus récens, (de 1837 à 1840).

PORTS ÉTRANGERS.	NAVIRES ENTRÉS et sortis.	TONNEAUX.	VALEUR DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS.
Londres (1)	10,277	1,886,000	—
Liverpool (2)	4,821	1,385,883	1,165,376,900 fr.
Copenhague	3,239	—	38,535,600
Anvers	2,313	393,927	133,596,200
Amsterdam (3)	8,158	860,755	340,081,000
Rotterdam	4,099	649,391	354,095,500
Hambourg (4)	13,315	1,187,559	999,092,000
Cronstadt et St-Pétersb.	2,466	497,900	269,809,900
Riga	2,020	391,115	74,464,500
Odessa	1,880	470,570	83,000,000
Trieste	3,153	420,987	204,581,300
Livourne	5,710	770,170	126,540,000
Gênes	5,015	540,154	165,349,100
Naples	824	119,335	80,095,300
Cadix (5)	1,513	228,106	72,744,100
Calcutta	—	—	341,687,925
New-York	11,143	1,919,577	710,136 197
Nouvelle-Orléans (6)	1,714	415,194	241,858,100
Boston	3,420	547,239	152,860,109
Rio-Janeiro (7)	1,640	399,200	190,390,000

(1) Ces chiffres ne comprennent pas le cabotage, mais ils comprennent le mouvement avec les possessions anglaises, qui s'est élevé à 738,000 tonneaux ; dans les tableaux ci-dessus de la navigation de Marseille, les colonies françaises ne sont pas comprises.

(2) Non compris les possessions anglaises. Les États-Unis figurent dans les valeurs pour 494,382,600 fr. En y comprenant les possessions anglaises le mouvement de Liverpool serait ainsi : Navires, 6,413 ; tonneaux, 1,818,660 ; valeurs 1,519,823,600 fr.

(3) Les colonies Néerlandaises et les pêches, sont comprises dans les chiffres d'Amsterdam et Rotterdam.

(4) La Prusse, entre dans ces nombres pour 5,777 navires et 269 millions de francs.

(5) Y compris les colonies espagnoles, pour 171 navires et 17,813,600 fr.

(6) La Nouvelle-Orléans a, quant à la valeur des exportations, un chiffre égal à celui de New-York.

(7) L'Angleterre entre pour 43 pour cent dans les importations et 24 pour cent dans les exportations. La France pour 12 pour cent dans les premières et 5 pour cent dans les secondes.

Voici un aperçu des principaux articles dont se sont composées les importations et les exportations du port de Marseille en 1832, 1833, 1839, 1840 et 1841.

Principaux articles importés des pays étrangers à Marseille.

	1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Peaux grandes (1)..... tonnes (2)	1,284	1,443	2,391	2,612	5,213
Laines ....millions de fr.	3	4.9	6.7	6.8	10.3
Soies grèges........... q. m.	1,722	3,665	4,528	4,199	5,478
Morues............ .. tonnes	6,842	9,594	9,200	7,500	8,852
Céréales grains. millions de litr.	190.5	18.4	164.8	118.2	105.9
Huile d'olive (3)....... tonnes	32,325	41,045	29,403	31,819	14,705
Graines oléagineuses... »	1,046	1,306	10,576	16,784	29,045
Soufre............... »	12,507	12,082	13,031	17,250	9,321
Sucres étrangers........ »	2,055	3,883	5,663	11,618	11,688
Café................. »	6,345	5,826	5,221	9,446	5,344
Houille................ »	148	178	27,414	29,992	39,123
Coton en laine.......... »	7,977	8,325	6,954	8,500	10,979
Fer en barres .... »	1,413	2,036	2,990	2,444	2,480
Cuivre brut........... »	537	473	856	262	636
Plomb............... »	5,923	5,496	6,832	5,688	4,425
Or brut .... kil.	219	390	225	142	300
Argent brut............ »	10,907	12,357	8,150	9,732	10,683
Or monnayé........... »	416	882	520	446	331
Argent monnayé....... »	36,359	33,130	42,229	44,966	103,168

Principaux articles exportés de Marseille pour les pays étrangers (4).

	1832.	1833.	1839.	1840.	1841.
Garances en racines.... tonnes	1,664	1,781	643	2,424	1,826
» moulues..... »	2,233	3,127	8,140	7,969	8,033
Chardons cardières..... »	270	219	460	241	484
Savons............. »	1,903	2,305	3,230	2,849	2,491
Sucre raffiné (5)....... »	9,665	7,086	6,592	4,572	7,601

(1) En 1840, il en a été importé 830 tonnes de fraîches ; en 1841, 2,861.

(2) De 1,000 kilog. soit 10 quintaux métriques.

(3) Il en a été importé en 1826, 22,558 tonnes de 1,000 kil. — en 1827, 30,092. — En 1828, 36,687. — en 1829, 28,640. — En 1830, 29,011.

(4) Les envois aux colonies françaises ne sont pas compris dans cet état.

(5) Avec et sans prime.

		1832	1833	1839	1840	1841
Vin ordinaire en fut.....	hect.	162,219	174,081	129,788	125,201	107,168
Vin ord. en bouteilles...	»	5,819	5,392	6,644	5,991	7,952
Vin de liqueur en fut..	»	10,211	10,900	6,040	4,025	14,545
Vin de liqueur en bout.	»	2,715	3,726	1,939	1,796	2,166
Vinaigre en fut........	»	443	875	501	544	1,030
Vinaigre en bouteille. .	»	116	118	167	109	279
Bière	»	249	313	233	179	213
Eeau-de-vie de vin....	»	7,265	18,214	16,855	17,036	16,180
Liqueurs.............	»	327	466	1,795	1,365	1,984
Porcelaine...........	q. m.	311	306	701	854	917
Verreries.............	»	15,194	10,185	24,078	26,565	27,226
Toiles de lin unies, écrues	»	510	841	4,435	3,848	5,510
Id. blanches.	»	415	2,858			
Couvertures de laine...	»	1,326	1,396	789	5,280	5,883
Draps et tissus de laines	»	3,475	4,216	3,979		
Etoffes de soie unies...	»	344	389	577	535	595
Rubans de soie........	»	34	41	106	86	107
Toiles de coton, percales calicots écrus et blancs.	»	444	637	4,997	5,308	4,986
Id. teints et imprimés	»	3,460	4,040			
Papier d'enveloppe.....	»	979	504	1,831	1,966	2,036
Papier blanc..........	»	1,099	1,534	4,253	6,215	7,105
Peaux tannées et corroy.	»	5,479	5,399	7,667	7,145	9,931
Or monnayé..........	kil.	459	558	573	295	489
Argent brut...	»	21,497	28,084	9,619	33,221	6,547
Argent monnayé......	»	68,142	99,891	81,705	78,520	53,574

En rapprochant les nombres ci-dessus de ceux que j'ai reproduits dans le premier volume (page 92) pour 1780, on verra que notre commerce a bien grandi depuis le dix-huitième siècle. C'était néanmoins aussi une époque de grande prospérité. La ville grandissait et s'embellissait avec une magnifique régularité.

Le nombre des négocians était en rapide progression. Georges de Roux, premier échevin, disait à la chambre de commerce en 1765, que ce nombre avait doublé depuis le commencement du siècle ; au commerce du Levant s'était joint avec éclat celui des Indes-Orientales et Occidentales ; la bourse de l'Hôtel-de-Ville était devenue insuffisante, et sur la demande des *négocians et courtiers* le conseil municipal cédait à la chambre la *Place-Neuve* pour y élever une nouvelle et plus vaste salle. Il n'est aucun des projets dont nous poursuivons aujourd'hui, ou dont nous avons obtenu la réalisation, qui n'ait occupé nos pères. On parlait alors aussi d'ag-

grandir le port, de creuser le bassin du carénage; d'unir par une jetée les îles de Pomègue et de Ratoneau. M. Mazin, ingénieur du roi, demandait à la chambre de commerce 400,000 fr. pour un vaste port auxiliaire au *Camp-du-Major* (1) dont le régent offrait gratuitement le sol. (2) (1717)

Le gouvernement ayant créé une compagnie au capital de six millions (3) pour exploiter le commerce de la Chine, demandait à Marseille le tiers de ce capital : des souscriptions volontaires le fournissaient en quelques jours.

Les archives de ce temps nous montrent le commerce Marseillais plein de vie et de fierté; nous le voyons bien à la grandeur de ses entreprises, à la vigueur de ses démarches, à l'ardeur, à la ténacité de ses réclamations contre les nobles qui prétendaient avoir seuls droit au *premier chaperon*, c'est-à-dire, à la charge de premier échevin.

Quand la Révolution éclata, Marseille marchait à la tête des villes commerçantes du royaume. On a pu juger du progrès de son mouvement commercial par les chiffres que j'ai cités sur les transactions de l'année 1792 et années antérieures. (4) Marseille était dans une période de prospérité comparable à celle dont nous sommes aujourd'hui les témoins depuis 1825.

La faulx de la Révolution y mit un terme fatal.

Marseille vit disparaître ou périr ses principaux négocians. La solitude se fit dans son port comme dans ses murs. Les guerres de l'Empire accrurent encore sa misère (5)

(1) Entre Rive-Neuve et le cours Bonaparte.

(2) Reg. des délibérations, n. 6, page 283.

(3) Arrêt du conseil d'État du 22 juillet 1783.

(4) Il est pourtant une observation essentielle à faire : Tous les chiffres que j'ai produits sur le commerce en 1792, présentent, quant aux valeurs énoncées, un grand accroissement relativement aux années antérieures; mais il faut remarquer qu'à la fin de 1792, les assignats perdaient 37 pour cent; le prix de tous les objets avait augmenté d'autant, de sorte qu'un mouvement commercial de 140 millions, par exemple, en 1792, n'avait pas plus d'importance qu'un mouvement de de 100 millions, en 1789

(5) La Chambre de commerce écrivait, au ministre de l'intérieur, le 16 septembre 1806 :

« Les symptômes les plus alarmans d'une absolue décadence ne cessent de s'accroître dans cette malheureuse ville. Toutes les classes de la société s'y ressentent de l'anéantissement du commerce. Dans les quartiers les plus fréquentés les maisons et les magasins sont sans locataires, ou ceux qui les occupent, a

Si l'on veut avoir une idée de l'état de notre commerce avec l'étranger pendant ces temps malheureux, que l'on jette un coup d'œil sur le tableau suivant : le petit nombre de navires étrangers qui y figurent de 1809 à 1813 prouve que ce commerce était alors anéanti. Le cabotage prend la plus large part dans les chiffres ci-après publiés pour la première fois :

Port de Marseille de 1808 *à* 1824.

Années.	NAVIRES ENTRÉS.			NAVIRES SORTIS.		
	FRANÇAIS.	ÉTRANGERS.	TOTAL.	FRANÇAIS.	ÉTRANGERS.	TOTAL.
1808	—	—	3,132	—	—	2,847
1809	3,115	56	3,171	2,805	73	2,882
1810	3,574	63	3,637	3,261	61	3,322
1811	2,769	27	2,796	2,770	27	2,797
1812	2,082	10	2,092	2,093	15	2,108
1813	1,799	14	1,813	1,769	17	1,786
1814	1,956	624	2,580	1,763	510	2,273
1815	2,230	986	3,216	2,034	789	2,823
1816	2,791	1,163	3,954	2,647	1,110	3,757
1817	3,355	1,414	4,769	2,998	1,407	4,405
1818	4,402	1,780	6,182	4,360	1,898	6,258
1819	3,965	1,225	5,190	4,091	1,314	5,405
1820	4,360	1,280	5,640	3,753	1,320	5,073
1821	4,408	1,069	5,477	4,291	1,123	5,414
1822	4,798	1,287	6,085	4,827	1,345	6,172
1823	4,031	1,536	5,567	4,171	1,493	5,664
1824	4,755	1,590	6,345	4,870	1,617	6,487

plupart du temps, n'en payent pas les loyers. Nous sommes au désespoir, Monseigneur, d'avoir à mettre sous vos yeux un tableau aussi affligeant. »

Le 16 décembre 1808 :

« Le commerce de cette place se réduit chaque jour, à tel point, que le mois de novembre s'est écoulé sans qu'il y ait eu une opération que l'on puisse citer. »

Le 19 février 1811 :

« Tous les ports de l'Océan nous sont absolument interdits. »

Les escortes étaient devenues plus dangereuses qu'utiles, parce qu'en réunissant nos vaisseaux elles offraient à l'ennemi une occasion de s'en emparer. Aussi, la Chambre de Commerce demandait, le 3 septembre 1813, que les navires pussent naviguer isolément. Rien n'égalait la hardiesse des croiseurs an-

Ce tableau fait connaître l'essor imprimé au commerce de Marseille par la paix et par la liberté depuis 1814.

Maintenant, c'est aux efforts intelligens de notre population et du gouvernement qu'il appartient de maintenir et de développer cet essor. Adoucissons la rigueur de nos tarifs ; admettons les produits de l'étranger quand il consent à recevoir les nôtres. Que l'association réunisse et multiplie nos capitaux afin de frayer de nouvelles routes au commerce national. Combien de pays où notre pavillon est presque inconnu, et où nos rivaux recueillent d'amples moissons, tels que la Chine où le commerce Anglais a importé en 1837 pour 186 millions de marchandises, et la France seulement ponr 621,000 fr., la Mer-Rouge, la côte Arabique, la côte orientale d'Afrique, le golfe Persique, et tant d'autres points qui, riches en produits naturels et dépourvus d'industrie, offrent à nos échanges les plus belles conditions de succès et de profit!

Mais ce n'est pas tout. Aller porter au loin les produits nationaux et rapporter ceux de l'étranger, telle est la tâche du commerce : celle du Gouvernement est de fournir au commerce chargé de cette mission d'où dépend la prospérité publique, une place et un abri pour ses vaisseaux ; or la place l'abri, la sécurité manquent à Marseille. Notre bassin est insuffisant, les navires pressés, refoulés les uns contre les autres par les bateaux à vapeur qui réclament aussi leur place, peuvent à peine se mouvoir. On frémit à la pensée d'un incendie au milieu de cette agglomération compacte. Nous avons obtenu des steamers transatlantiques ; mais pourrons-nous les recevoir dans nos eaux encombrées?

Il nous faut sans délai des ports auxiliaires à la Joliette et aux Catalans, creusés le plus avant possible dans les terres, reliés au bassin actuel, l'un par un canal, l'autre par un chemin de ceinture sous la Tourette, et par un canal sous le fort Saint-Jean. Il nous faut aussi les meilleurs moyens de communication avec l'intérieur du royaume et toute l'Europe, c'est-à-dire, une ligne de fer continue de la Méditerranée à l'Océan et au Rhin : car, quoique on en dise, le chemin de fer est de toutes les voies non-seulement

glais et notre impuissance. Ils entraient même dans nos ports pour y enlever les convois. Cela arriva à Cassis dans la nuit du 17 au 18 août 1813.

L'Intendance sanitaire ne percevait pas au-delà de 5,000 fr. par an, elle était obligée de recourir à la Chambre de commerce pour ses dépenses s'élevant à 60,870 fr.

la plus prompte mais la plus économique, et par conséquent la plus indispensable (1)

Et quand nous demandons cela pour Marseille, ce n'est point dans son intérêt exclusif; qui ne le comprend?

Marseille n'est, pour ainsi dire, que l'agent du commerce national. En général, les produits qu'elle importe sont l'aliment destiné aux manufactures de l'intérieur; ceux qu'elle exporte sont le fruit de leur travail. Sur nombre d'entr'eux Marseille n'a aucun bénéfice. Elle les voit passer et c'est tout. Si, comme ville d'industrie et d'entrepôt, elle a une existence qui lui est propre, comme ville de commerce elle ne vit que de la vie des autres parties du royaume. Le progrès de son mouvement commercial est le signe de la prospérité de la France plutôt que de la sienne. Bien souvent, simples intermédiaires dont on s'affranchit, en demandant directement aux lieux de production les matières premières, nous souffrons et perdons alors qu'on vante nos richesses.

Notre port est nécessaire au pays tout entier autant qu'à nous mêmes. Elle est donc stupide la jalousie de certaines villes de l'in-

(1) M. Barillon, dans un rapport au conseil municipal de Lyon, a prouvé qu'un chemin de fer continu de Marseille au Havre, comparé à une voie mixte par eau et par terre, offrirait aux marchandises une économie de 22 pour cent pour le trajet du Havre à Marseille, et de 37 pour cent pour le trajet de Marseille au Havre.

M. Ed. Teisserenc, dans sa 19e lettre sur les chemins de fer dit: « En fait, dans tous les pays où des chemins de fer existent, ces voies de transport font aux voies fluides parallèles la plus redoutable concurrence. En chiffre, les frais de hallage sur les chemins de fer à la vitesse de 16 kilomètres à l'heure, ne dépassent pas les frais de hallage snr les canaux à la vitesse de 3 kilomètres. »

En Angleterre, la compagnie du canal de Manchester à Bolton, sollicita et obtint du Parlement l'autorisation de combler son canal pour construire en place un chemin de fer. Mieux avisée, elle s'est contentée d'établir un rail-way latéralement à la voie navigable. Maitresse de ce double moyen de transport, elle donne toujours au chemin de fer la préférence sur le canal parce que le premier offre plus d'économie.

Sur le rail-way de New-Castle à Carlisle, long de 120 kilommètres, la recette provenant des marchandises, outrepasse chaque année de 40 pour cent la recette effectuée sur les voyageurs.

En Belgique, les mêmes faits se sont produits malgré les avantages qu'offre à la navigation intérieure un fleuve presque sans égal, l'Escaut.

En France, sur le chemin de fer d'Alais à Beaucaire, la dépense de locomotion à faible vitesse, coûte moins de 3 centimes par tonne et par kilomètre, réparation des wagons comprise.

térieur toujours prêtes à s'opposer aux grands travaux que Marseille reclame. Car enfin, si la France veut lutter sur les marchés étrangers et sur les rivages lointains, contre les Anglais ; si elle veut que son pavillon flotte au premier rang sur les mers, il faut, avant tout, qu'elle offre à sa marine marchande des bassins comme ceux de Londres et de Liverpool (1)

(1) A l'appui de cette pensée, citons une opinion aussi éclairée que désintéressée ; M. Ed. Teisserenc, dans son ouvrage remarquable sur la *politique des chemins de fer*, dit (Lettre XXII) : « Une puissance qui prétend donner à son commerce maritime une grande extension, doit, avant tout, concentrer ses relations maritimes dans un petit nombre de ports favorisés par leur situation. Envisagées de ce point de vue, les lois du 19 juillet 1837, du 21 juillet 1838, et du 6 juin 1840, qui ont successivement ouvert à trente-neuf ports scecondaires des crédits s'élevant au chiffre de 66,360,000 fr., et qui ont en même temps laissé indécises des questions vitales pour la prospérité du Havre et de Marseille apparaissent comme une *malheureuse* conception... Nous croyons que tous nos efforts doivent se porter sur les villes maritimes déjà en grande voie de prospérité, et qui pourraient être élevées au rang des plus grandes cités de l'Angleterre et de l'Amérique avec une dépense de 50 à 60 millions. »

FIN DU SECOND VOLUME.

TABLE

DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE SECOND VOLUME.

LIVRE TROISIEME.

COMMERCE DE MARSEILLE AVEC LES NATIONS ÉTRANGÈRES.

CHAPITRE Ier.

TRANSIT.

CHAPITRE II.

ANGLETERRE ET POSSESSIONS ANGLAISES DANS LA MÉDITERRANÉE.

CHAPITRE III.

BELGIQUE, HOLLANDE, VILLES ANSÉATIQUES ET PRUSSE.

CHAPITRE IV,

RUSSIE SEPTENTRIONALE, SUÈDE, NORWÈGE ET DANEMARCK.

CHAPITRE V.

MER NOIRE.

CHAPITRE VI.

AUTRICHE.

CHAPITRE VII.

ÉTATS DU ROI DE SARDAIGNE.

CHAPITRE VIII.

DEUX-SICILES.

CHAPITRE IX.

TOSCANE, ÉTATS-ROMAINS ET PRINCIPAUTÉ DE LUCQUES.

CHAPITRE X.

ESPAGNE.

CHAPITRE XI.

PORTUGAL.

CHAPITRE XII.

TURQUIE.

§ I. — *Aperçu général.*

CHAPITRE XVII.

ILE MAURICE.

CHAPITRE XVIII.

MADAGASCAR ET CÔTE D'AFRIQUE.

CHAPITRE XIX.

INDES ORIENTALES.

§ Ier. — *Aperçus généraux.*

§ II. — *Possessions Anglaises*

§ III. — *Possessions Hollandaises.*

§ IV. — *Possessions françaises.*

CHAPITRE XX.

HAÏTI.

CHAPITRE XXI.

ILES DANOISES D'AMÉRIQUE.

CHAPITRE XXII.

ILES ESPAGNOLES D'AMÉRIQUE.

CHAPITRE XXIII.

POSSESSIONS ANGLAISES D'AMÉRIQUE.

CHAPITRE XXIV.

ÉTATS-UNIS.

CHAPITRE XXXI.

Résumé du livre troisième.

FIN DE LA TABLE DU SECOND VOLUME.

ERRATA.

Page 38, Aux importations de Belgique à Marseille, ajoutez : sucre raffiné, 443 quintaux métriques pour 1839 et 2,175 quintaux métriques pour 1840.

Page 46, ligne 37, au lieu de 13842 fr. (valeur des importations des villes anséatiques en France en 1792), lisez 13,842, 000.

Page 113, ligne 5, au lieu de 173, lisez : 1786.

Page 118, ligne 41, au lieu de 293,93, lisez : 293,933.

Page 236, dernière ligne, au lieu de douze pièces, lisez : seize pièces.

Page 279, ligne 18, supprimez ces mots : Pour la consommation de la de la Caramanie et de l'Anatolie.

Page 340, ligne 16 (valeur exportées de Marseille pour Tunis, en 1839), au lieu de 259,000 fr., lisez : 680,000 fr.

Page 368, ligne 13. — (Navires venus de Maurice à Marseille, en 1836), au lieu de 7, lisez : 1.

Page 417, Ligne 15, au lieu de 9 millions kil. café, lisez : 6 millions.

Page 476, Ligne 6, au lieu de 1832, lisez : 1838.





